

Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Doktorgrades
der Philosophie an der Ludwig- Maximilians-Universität
München

Vorgelegt von

Liubov Zoreva

aus
München

2012

Referent : Professor Doktor Aage Hansen-Löve

Korreferent : Professor Doktor Renata Döring-Smirnov

Tag der mündlichen Prüfung : 20. Juli 2009

Danksagung

Um die Ergebnisse nicht nur Slavisten, sondern auch anderen, des Russischen unkundigen Lesern zugänglich zu machen, sind Zitate aus primären Textquellen ggf. übersetzt worden. Die Schreibweise russischer Namen folgt der wissenschaftlichen Transliteration. Das Zitieren der russischen Textstellen erfolgt in der vereinfachten Orthographie von 1917/1918 auch dann, wenn die zitierten Ausgaben vor dieser Schriftreform erschienen sind.

Das Literaturverzeichnis enthält auch, die Sekundärliteratur betreffend, einige Titel, die in gedruckter Form nicht existieren, - sie sind nur über entsprechende Webseiten zugänglich.

Wesentliche Anregungen verdanke ich der letzten Arbeit von Jurij Leving. Wichtige Hinweise kamen von Prof. Dr. A. Hansen-Löve, Prof. Dr. J.-R. Döring-Smirnov. Mein besonderer Dank gilt meiner Mutter, Vera Zorjeva, ohne deren fachliche Kompetenz und kollegiale Hilfe die Arbeit in dieser Form nicht erschienen wäre. Henryk Moosbauer danke ich für seine Unterstützung und technische Hilfe. L. Cranford, N. Scholl und F. Scheithauer schließlich seien gedankt für die Bereitschaft, die deutsche Sprache meiner Arbeit stilistisch verbessert zu haben.

München, Februar 2009

Inhalt

1.	Einleitung	S. 6
	Zur Problemstellung	
	Zum Forschungsstand	
	Zum Textkorpus	
2.	Reisen à la russe: die Troika und der Zug	S. 14
2.1.	Troika und <i>jamščik</i>	S. 14
2.2.	Ein Fall für sich: N.Gogol'	S. 20
3.	Raubegriff im Russischen Reich und Selbstprojektionen	S. 28
3.1.	Hauptparameter in der Darstellung der russischen Landschaft	S. 28
3.2.	Bewegung im russischen Raum und Ursachen nationaler <i>toska</i>	S. 32
4.	Von den Anfängen bis zur Jahrhundertwende	S. 37
4.1.	Urszenen der russischen Eisenbahn	S. 37
4.2.	„Am Anfang war das Wort...“ – zur Etymologie der Eisenbahntermini	S. 42
4.3.	„železo“ vs. „čugun“	S. 47
5.	Rezeption der Eisenbahn: Zwischen eisenbahnbedingten Zukunftsvisionen und Nostalgie	S. 51
5.1.	Eiserner Weg, eisernes Zeitalter – Epoche der Praxis	S. 51
5.2.	Zwei Fälle: F. Dostoevskij und L. Tolstoj	S. 63
5.2.1.	Fall 1 : F. Dostoevskij vs. V. Belinskij	S. 63
5.2.2.	Fall 2 : L. Tolstoj	S. 67
6.	Eisenbahn: zoomorphes Geschöpf und apokalyptische Visionen	S. 71
7.	Morbide Bilder und Geist der Entlarvung: Die Eisenbahn Nekrasovs	S. 79
8.	Eisenbahnmotive und Situateme	S. 85
8.1.	„Schicksalhafte Begegnung“ – Waggon dritter Klasse statt des Schiffsdecks	S. 85
8.1.1.	Reise ins Ausland	S. 87
8.1.2.	„Unmögliche Begegnung“	S. 92
8.1.3.	Begegnung mit dem Nihilisten	S. 97
8.2.	Zugabteil als privilegierter Ort der Skandalszenen	S. 102
8.3.	Anfänge der Eisenbahnliebesbekenntschaften	S. 106
8.4.	Zugabteil als privilegierter Ort der Meditation	S. 116
8.5.	Suizid à la russe: Gedenkstätte Obiralovka	S. 132
8.6.	Arrivé d'un train	S. 151

9.	Bahnhof: <i>Modus vivendi</i>	S. 160
9.1.	„Kathedralen des neuen Zeitalters“	S. 160
9.2.	Eisenbahn in der russischen Kunst	S. 169
9.3.	Bahnhofsrestaurant: Anfänge des Fast-Foods und Reisegastronomie	S. 172
10.	Eisenbahnpersonal	S. 178
11.	Eisenbahnmotivik um die Jahrhundertwende: Zwei Fälle	S. 190
11.11	Abschiedsmotive bei A. Čechov	S. 190
11.2.	<i>Trilistnik vagonnyj</i> von I. Annenskij	S. 192
12.	Eisenbahn und Gewalt	S. 196
12.1.	Eisenbahn im Dienste des <i>ancien régime</i>	S. 197
12.2	Berühmte Panzerzüge der sowjetischen Literatur	S. 206
12.3.	Waggon als Ort der Gewaltausübung	S. 211
12.4.	Anstatt eines Fazits	S. 218
13.	„Ökologie-Dichtung“ vs. „Metallpoesie“: Baratynskijs Erbe im 20. Jahrhundert	S. 221
13.1.	Hymne dem Eisen: Proletkultträume	S. 221
13.2.	Agonie der alten Ordnung : „Ökologie“-Dichtung und der eiserne Feind	S. 226
14.	Ein Fall für sich: A. Platonov	S. 235
15.	Erziehung des neuen Menschen	S. 251
15.1.	Mythisierung der Revolution und „Politisierung der Ästhetik“	S. 251
15.2.	<i>Putëvka v žizn'</i> : Auf dem Weg von den Revolutionären zu den Wächtern	S. 253
15.3.	Mythologem des „Härtens des Stahls“	S. 255
15.4.	Erziehungstexte für die Pionierorganisation	S. 261
15.5.	Neues Objekt der Begierde: Die Moskauer Metro	S. 266
15.6.	Metrobau nach A. Platonov: <i>Ščastlivaja Moskva</i>	S. 269
16.	Prosatheorie : „Eisenbahnprosa“ von O. Mandel'stam	S. 280
17.	Schlussbetrachtung	S. 295
 Anhang		
A.1	Bibliographie	S. 305

Anstatt eines Vorwortes

Учитель Что бы Вы могли рассказать о железных дорогах?

Ученик (*быстро и отчетливо*). Железной дорогой, в обширном значении этого слова, называется инструмент, служащий для транспортирования кладей, кровопускания и доставления неимущим людям сильных ощущений. Она состоит собственно из дороги и из железнодорожных правил. Последние суть следующие. Железнодорожные вокзалы подлежат санитарному надзору наравне с бойнями, железнодорожный же путь - наравне с кладбищами: в видах сохранения чистоты воздуха как те, так и другой должны находиться на приличном расстоянии от населенных мест. Особь, транспортируемая по железной дороге, именуется пассажиром, прибыв же к месту своего назначения, переименовывается в покойника. Человек, едущий к тетке в Тамбов или к кузине в Саратов, в случае нежелания своего попасть волею судеб *ad patres*, должен заявить о своем нежелании, но не позже шести месяцев после крушения. Желаящие писать завешания получают чернила и перья у обер-кондуктора за установленную плату. При столкновении поездов, схождении с рельсов и проч. пассажиры обязуются соблюдать тишину и держаться за землю. При столкновении двух поездов третий мешаться не должен...

(А.Чехов, *Идеальный экзамен*)

Lehrer ... Und können Sie uns nichts über die Eisenbahnen sagen?

Schüler (*schnell und deutlich*) Eisenbahn nennt man im weiten Sinn dieses Wortes ein Instrument zur Beförderung von Fracht, zum Aderlass und zur Vermittlung starker Empfindungen an mittellose Menschen. Sie besteht im Besonderen aus der Bahn und aus den Beförderungsvorschriften. Letztere sind Folgende. Bahnhöfe unterliegen wie die Schlachthöfe, die Bahnstrecke wie die Friedhöfe der Sanitätsaufsicht: zum Zwecke der Reinerhaltung der Luft haben sich die einen wie die anderen stets in gebührender Entfernung von besiedelten Gebieten zu befinden. Eine von der Eisenbahn beförderte Person wird Passagier genannt, nach Erreichen des Bestimmungsortes wird sie umbenannt in Toter. Ein Mensch, der zum Tantchen nach Tambov oder zu seiner Cousine nach Saratov reist, muss im Falle seines ausdrücklichen Wunsches, durch Fügung des Schicksals nicht *ad patres* geschickt zu werden, von diesem seinem Wunsche Meldung machen, jedoch spätestens ein halbes Jahr nach Verunglücken des Zuges. Reisende, die ein Testament aufzusetzen wünschen, erhalten beim Oberkondukteur Feder und Tinte zu festgesetzten Preisen. Beim Zusammenstoßen von Zügen, bei Entgleisen derselben usw. sind die Passagiere verpflichtet, Ruhe zu bewahren und sich an den Boden zu halten. Beim Zusammenstoß zweier Züge darf ein dritter nicht stören...

(A.Čechov, *Das ideale Examen*)

1. Einleitung

An Geschichten über die Eisenbahn, Geschichten über die Bahnhöfe und an Reiseberichten und Eisenbahnlyrik fehlt es nicht. Seit der Erfindung der Eisenbahn nimmt diese einen zentralen Platz in der Entwicklung der neuen Raum-Zeit-Wahrnehmung ein, definiert die Erfahrungsräume neu und verändert die politischen Landkarten. Beschleunigung gilt als eines der signifikantesten Merkmale der Moderne. Seit den 1840er Jahren setzt sich in Europa ein Prozess durch, der durch eine immer schneller werdende Konstituierung von neuen und eine simultane Auflösung und Transformation von alten Raumwahrnehmungen charakterisiert ist: Die individuelle Lebenswelt erlebt eine Verdichtung von Raum und Zeit. Dabei werden soziale Beziehungen zunehmend aus ihrem ursprünglich örtlichen Kontext herausgelöst, der Einzelne kommt häufiger mit Anderen, die nicht der gleichen Umgebung entstammen, in Kontakt, und zugleich wird jeder verstärkt von Prozessen abhängig, die in einiger Entfernung von der eigenen Lebenswelt ausgelöst worden sind.

Die ersten Reisenden sehen sich mit komplett veränderten Wahrnehmungsmustern konfrontiert, die durch die damals noch als sehr hoch empfundene Geschwindigkeit der Züge, hervorgerufen werden. Die ersten Berichte, die der frühesten Phase der Eisenbahn gewidmet sind, umfassen die „Mechanisierung der Triebkräfte“, bewundern bzw. beklagen die Veränderung der Landschaftswahrnehmung, preisen Geschwindigkeit und Fortschritt des neuen Verkehrsmittels und stellen Veränderung des Stadtbildes durch den neuen Bautypus der Bahnhöfe – der „Kathedralen des Eisenbahnzeitalters“ fest.

„Raum“ und „Kommunikation“ werden in dieser Phase zu einer Leitmetapher jener Kultur- und Sozialwissenschaften, die sich darum bemühen, diesen vielschichtigen Wandel (Durchsetzung der Gesellschaft mit einer Vielzahl neuer Technologien, beschleunigte Überwindung der Distanzen, Wandel des Wahrnehmungsmodus, der alltäglichen Praktiken, etc.) theoretisch und begrifflich zu fassen. Darüber hinaus ist die Innovation der Eisenbahn von Beginn an durch kulturelle Debatten über ihre weit reichende Bedeutung im Alltag geprägt – sie erlangt schnell Symbolcharakter und verkörpert die aufkommende Moderne als solche, - nun setzt sich allmählich die Auffassung durch, dass Modernität vor allem bedeutet, sich beschleunigt im Raum zu bewegen und zugleich kommunikativ zu sein.

In der vorliegenden Arbeit geht es um den Versuch, die vielen widersprüchlichen Gestalten, unter denen die Eisenbahn und die Eisenbahnreise in der russischen Dichtung erscheinen, auf die Poetik der Eisenbahn bezogenen Texte zu konzentrieren. Das Thema dieser Arbeit bezieht sich in seiner Formulierung auf Essays von W. Schivelbusch *Geschichte der Eisenbahnreise*.

Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jh. und St. Baehr *The Troika and the Train: Dialogues between Tradition and Technology in Nineteenth-Century Russian Literature*, in denen ihre Autoren die Bedeutung des Eisenbahnmotivs für die westeuropäische bzw. russische Dichtung reflektieren.

Die ersten russischen sachlichen Veröffentlichungen tradieren das Interesse an der Eisenbahn, es geht vor allem um die Geschichte des Eisenbahnbaus und ihre wirtschaftliche Bedeutung: A. Bachutskij *Parovye mašiny, železnye dorogi i oborotnye banki* (Dampfmaschinen, Eisenbahnen und Umsatzbanken in *Otečestvennye zapiski*, 1839), M. Cechanoveckij, *Železnye dorogi i gosudarstvo* (Eisenbahnen und Staat, Kiev, 1869), I. Blioch, *Vlijanie železnych dorog na ekonomičeskoe sostojanie Rossii* (Einfluss der Eisenbahnen auf die Wirtschaft Russlands, St. Petersburg, 1881), N. Georgievskij, *Istoričeskij očerk razvitija putej soobščenijsa v 19 v.* (Historische Skizze der Entwicklung des Verkehrswesens im 19. Jh., St. Petersburg, 1893). Auffällig ist die Tatsache, dass die Bewegung selbst und die sensationelle Geschwindigkeit in der russischen Dichtung des 19. Jhs. im Gegensatz zur europäischen überhaupt nicht thematisiert worden sind.¹ Von Interesse in diesem Bewegungsprozess sind nur der Ankunftsort, also das Ziel der Eisenbahnreise, und der Ort, den man verlassen hat, das, was hinter einem zurückgeblieben ist, also die Vergangenheit und die Zukunft.

Das Eisenbahnmotiv ist ein Bestandteil der russischen Literatur seit den 1860er Jahren: Zur fast immediaten Antwort auf den Bau der Eisenbahnlinie St. Petersburg – Carskoe Selo wird die Uraufführung von P. Fëdorovs Vaudeville *Putešestvie v Carskoe Selo po železnoj doroge* (Reise nach Carskoe Selo auf der Eisenbahn, 1838). Der Eisenbahnbau tritt in die russische Literatur mit N. Nekrasovs *Železnaja doroga* (Die Eisenbahn); diese Urszene ist viel versprechend – trotz des populistischen Charakters des Gedichts bleibt die Botschaft von morbider Mystik geprägt. Der im Zeichen des Bauopfers stehende Eisenbahnbau verliert mit der Zeit nicht an seiner blutigen Komponente – siebzig Jahre später liefert N. Ostrovskijs Roman ein weiteres Beispiel für diese These. Im Folgenden wird zunächst, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, das Verhältnis von Dichtung und Technik unter dem Gesichtspunkt skizziert, welche Verfahren die Literatur benutzt oder voraussetzt, um das Neuartige einzugemeinden.

Das Einsteigen in den russischen Zug ist ohne „Idee“ unmöglich, weil die Reise unbedingt als Ideenaustausch betrachtet wird (die Bewegung im Raum spielt eine sekundäre Rolle) – die Idee, selbst wenn sie vulgär romantisch („А я еду, а я еду за туманом...“ / „Ich fahre, ich fahre auf der Suche nach dem Nebel“) oder rein politisch („Ой ты, дорога длинная, / ой ты,

¹ Eine der raren Ausnahmen bildet N. Kukol'niks *Poputnaja pesnja* (Reiselied).

земля целинная...“ / „Oh du, langer Weg, / oh du, Neuland...“) wäre, ist ein Muss. Schon in einem der ersten „Eisenbahntexte“ – in der *Kreuzersonate*, transformiert sich eine zweitägige, am Anfang nichts versprechende Reise in eine heftige Kommunikation, eine Situation, in der vorhandene Ideen von verschiedenen Ideenträgern dargelegt werden; diese Situation aber schließt jede Art Ideologieentwicklung oder Korrektur aus, vorgesehen ist nur eine „Beichte der glühenden Herzen“. Das Eisenbahnmotiv impliziert die Idee des Dauerhaften, das „Fahren“ wird immer mit „weit“ und „lange“ konnotiert, es ist immer mit einem Entschluss, einer Handlung verbunden. Die Entfernungen sind so groß, dass die Rückkehr, sogar wenn sie vorgesehen ist, nicht unbedingt stattfindet.

Der erste Teil dieser Arbeit behandelt die Urszenen der russischen Eisenbahn und hält die grundlegenden Modelle der Zugdichtung fest. Die Eisenbahn als Variante des Chronotops „der Weg“ ist seit der Mitte des 19. Jhs. in das kulturelle Bewusstsein eingedrungen und hat im Laufe der Zeit einen festen Komplex von assoziativen Verbindungen erworben, so dass ihre Einführung in den Text automatisch eine Reihe potentiell möglicher, vom Hauptsujet unerwarteter Wendungen in der Narration herausbildet. Das Eisenbahnthema ist durch seine historische Konkretheit charakterisiert, die Struktur und die Funktion des Zuges als einer Realie bedingt und stimuliert das Entstehen des Eisenbahnthemas und seinen *modus vivendi*: dieses Thema wird gleichzeitig zur Form der Raummodellierung und der Modellierung der inneren Struktur eines Kollektivs. Zu einer der Hauptcharakteristiken der Eisenbahn bzw. der Eisenbahnreise gehört ihr sozialer Charakter – sie teilt die Menschenmasse nach verschiedenen Kriterien (Reisende vs. Verbleibende, Reisende erster / zweiter Klasse vs. Passagiere dritter Klasse, Reisende vs. Eisenbahnpersonal u.s.w.) in symbolische Gruppen auf. Die Eisenbahnreise entspricht der modernen Wahrnehmung um die Jahrhundertwende, wie sie von W. Benjamin (1981, Bd. 1 : 574) in *Das Passagen-Werk* beschrieben wird: sie ist voll unerwarteter Gegenüberstellungen, Zufallsbegegnungen, vielfältiger Sinneseindrücke und unvorhersehbarer Bedeutungen.

Indem die vorliegende Arbeit das Eisenbahnmotiv anhand der russischen Texte von 1840 bis zur Mitte der 1930er Jahre zum Gegenstand hat, will sie nicht als Führer eines historischen Museums fungieren. Trotz der ausgeprägten Historizität mehrerer Eisenbahntexte hat diese Arbeit nicht das Vorhaben, die russische Geschichte zu rekonstruieren; es handelt sich vor allem um den Versuch, verschiedene Konnotationskomplexe (wie Zug als Todesträger, Zug bzw. Panzerzug als Garant der Zukunft, mit dem Eisenbahnbau zusammenhängende Zukunftsvisionen, in das Fremde bzw. in das Eigene führende Bahngleise) und bestimmte Konstanten (Bahnfahrt als räumliche, aber vor allem verbale Kommunikation, Zugreise als

Erinnerungsinstrument, Gepäck als Miniwelt, Verhaltensparadigma und Bewusstsein des Reisenden, Reise als Initiation), in verschiedenen Zeitperioden zu untersuchen.

Die Arbeit umfasst zwei große gedankliche Teile, von denen der erste das Umfeld der Schienenwelt in seinen Urszenen, in seinen „traditionellen“ Dimensionen darstellt, während der zweite eine auf den neuen, revolutionären bzw. postrevolutionären Kontext bezogene Seite beleuchtet, wobei die historische (ideologische) Entwicklung als Umsteigen vom Dampfzug auf den Panzerzug zu verstehen ist. Die Eisenbahn in der im weitesten Sinne postrevolutionären Literatur erweist sich auffallender Weise als Propagandamittel ersten Ranges, ihre technischen Aspekte sind nicht mehr von Bedeutung – die Aviatik ist seit Anfang des 20. Jhs. der Inbegriff des Technischen, der Avantgarde.

Nach dem unikalen Experiment im Oktober 1917 haben Panzerwagen, *tačankas*, Panzerzüge und Lokomotiven die Menschen im Griff, die Generation, die diese Revolution erlebt und überlebt hat, hat sich das eigene Totem ersucht – die Lokomotive fordert im Rahmen ihres Kultus rituelle Menschenopfer und garantiert den Sinn des Lebens. Ihr Kultus kann aus den Fragmenten der Geschichte rekonstruiert werden: nach dem Vorbild des ersten *subbotniki* im Depot „Moskva-Sortirovočnaja“ wird das Ritual jährlich wiederholt, Trockijs und Stalins Panzerzüge werden als Götzenbilder verehrt, das Wartungspersonal (*rabočie-putejcy*) ist die Elite des klassenbewussten Proletariats... Das musikalische Arrangement des neuen Kultus lässt nicht lange auf sich warten:

Нащ паровоз вперёд лети, / В коммуне – остановка, / Другого не у нас пути...

Flieg vorwärts unsere Lokomotive, / erst in der Kommune sollst du anhalten, / dies ist unser einzig möglicher Weg...

Mit einem Zug fängt die offizielle Geschichte des Kinos an (Lumières Film *L'Arrivée d'un train à la gare de la Ciotat*), und es scheint, als fahre dieser Zug seither immer wieder neu in die Filmgeschichte ein. Dieses Ursprungsmotiv des Kinematografen erlaubt wie kein anderes die Auseinandersetzung mit einer modernen Erfahrung der Visualität. Die Entwicklung einer eigenständigen visuellen Sprache des Films fängt mit einer Bewegungsstudie an, in der die Lokomotive als Hauptfigur eingeführt wird. Als Verweis auf eine Vorgeschichte kinematografischer Sehweise sind Eisenbahn und Panorama in vielen Titeln der Lumière-Filme (vgl. *Panorama, pris d'un train...*) eingeschrieben. Die Einfahrt eines vom Dampf betriebenen Zuges in einen Bahnhof wird danach immer wieder zitiert – eine gewisse Geste der Ehrenbezeugung und Nostalgie. Mit der Einführung der Eisenbahn in den Film werden zwei Formen der filmischen Bewegung herausgearbeitet: die Sequenzen eines auf den Zuschauer zu bzw. am Zuschauer vorbeifahrenden Zuges präsentieren Bewegung im Bild; aus der Sicht der Lokomotive bzw. des Reisenden im Zugabteil wird, zum anderen, die Bewegung

des Bildes geschaffen. Der visuelle Konsument – der Kinozuschauer - ist der Nachfolger des Fahrgastes der frühen Eisenbahn, des passiven panoramatischen Betrachters der Industrialisierungsepoche.

Die Untersuchungen zum literarischen Motiv der Eisenbahn (in bestimmten Ländern und geschichtlichen Epochen) sind zahlreich und weisen in ihrer Vielfalt auf die große Auffächerung der Eisenbahn-Problematik in der Dichtung hin. Es seien hier einige grundlegende Arbeiten genannt, wie *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* von W. Schivelbusch (1977) und D. Hoegges *Alles veloziferisch! Vom schönen Ungeheuer zur Ästhetik der Geschwindigkeit* (1985).

Das Anliegen von W. Schivelbuschs Monographie ist offenkundig die Beschreibung und Erklärung der objektiven Veränderungen der Wahrnehmbarkeit der Welt durch die neuen Transportmethoden und ihrer Erlebbarkeit; mit der Inszenierung einer neuen Landschaft durch die Eisenbahn, ändert sich nicht nur der Blick (die soziokulturellen und psychischen Voraussetzungen der Wahrnehmungsmuster), sondern folgerichtig das Erblickbare und das Erblickte. Der Autor stellt fest, dass sich neue Einstellungen des Menschen zu seiner Natur und zu seiner intellektuellen und vor allem materiellen Kultur ergeben, ein neues System der Relationen der Dinge untereinander zustande kommt. Der Autor schreibt ebenso über das industrialisierte Bewusstsein, wie über den Bahnhof, über Neurosen und Unfallängste, ebenso wie über die maschinelle Entwicklung, über „Eisenbahnraum und Eisenbahnzeit“ und den neuen Blick, der auf das „panoramatische Reisen“² zurückgeht, wie eben über das maschinelle Ensemble.

Der Essay von D. Hoegges schildert im ersten Teil die kontroverse romantische Reaktion auf das Phänomen „Eisenbahn“, die durch die Haltung „entweder-oder“ und durch den gewissen Widerstand der bedeutenden Dichter gegen eine poetische Eingemeindung der Eisenbahn charakterisiert ist. Der Autor betont die Unvereinbarkeit von romantischer Weltsicht mit den Auswirkungen der Technisierung und hebt die für frühe Texte typischen auf den Gegenstand gerichteten poetischen Definitionsversuche mithilfe der Natur oder dem Mythos entnommener Analogien hervor. Wenn in der ersten Hälfte des 19. Jhs. sich Gegner wie Befürworter der Mechanisierung in einer „technisierten“ epistemologischen Ausgangslage befinden, so ist die zweite Hälfte desselben mit ihren Welle auf Welle anbrandenden Industrialisierungs- bzw. Technologisierungsschüben zutiefst geprägt von Auseinandersetzung mit und um die neuen „technischen“ Lebenswelten des industriellen Bewusstseins.

² Die vergleichende Analyse der „panoramatischen Schweise“ und des Blicks des Zuschauers des frühen Kinos ist von L. Kirby (1977) dargeboten.

Der russischen Dichtung, mit ihrem Muster-Eisenbahnsuizid, endlosen Pendelfahrten, mit ihrer Poetik der frühen Züge und Vorortsbahnhöfe sind in dieser Arbeit drei Zeilen gewidmet (in Schivelbuschs Monographie taucht kein russischer Autor auf).

Analoge Arbeiten von ähnlichem Gewicht liegen für die russische Literatur offensichtlich nicht vor. Die sowjetische Literaturwissenschaft schien sich dem Problem gegenüber eher indifferent zu verhalten – außer dem Kapitel *Železnaja doroga* in M. Al'tmans Monographie (1966) über Tolstoj, gab es keine bedeutenden Untersuchungen zu diesem Thema. Das *doroga*-Thema im 19. Jh. wurde zwar von K. Čukovskij in seinem N. Nekrasov-Buch behandelt, aber betont wurde vor allem der soziale und gesellschaftskritische Aspekt von Nekrasovs Lyrik.

Unter neueren Veröffentlichungen sind die Arbeiten von V. Košelev von Interesse: in seiner Analyse der Lyrik N. Nekrasovs ist eine ausführliche Analyse des *doroga*-Motivs zu finden, wobei die Entgegenstellung von *prjamaja doroga* vs. *prosëlok, tropka* auf das Fremde vs. das Eigene bezogen wird. In diesem Licht erscheint die Eisenbahn als Fortsetzung des *per definitionem* verworfenen „geraden“ Wegs, als Inbegriff für das Fremde und weiter in der Entwicklung des Motivs – für das Todbringende, Thanatostriebe Erweckende, etc.

Die westeuropäisch-amerikanische slavistische Forschung hat es nicht weiter, als bis zu „Vorstudien“ gebracht. Die Arbeiten von G.R. Jahn, R.B. Anderson stellen nur miniaturhafte Entsprechungen zu den der Eisenbahn gewidmeten germanistischen oder romanistischen Arbeiten dar. Der erste große Artikel zu diesem Thema – von W. Gesemann (*Zur Rezeption der Eisenbahn durch die russische Literatur*, 1968) - ist ein Versuch, die ersten Texte, in denen die Eisenbahn auftaucht, zu erwähnen (quantitativ), ohne sie zu qualifizieren oder bestimmte Darstellungs- bzw. Situationsmuster zu analysieren. Die Eisenbahntexte des 20. Jhs. bleiben außer Acht und daher werden die Entwicklungswege des Eisenbahnmotivs nicht beschrieben. Die Arbeit von W. Gesemann scheint eine große Inspirationsquelle für den neu erschienenen Essay von M. Bezrodnyj (2003) zu sein – mit einer der Epoche der Postmoderne immanenten Zitathaftigkeit sind W. Gesemanns Thesen von M. Bezrodnyj umgespielt und nach V. Rozanovs Art von *obryvčatost'* und *bessvjaznost'* unter dem Motto „*Emelina peč* - das erste steam-engine Russlands“ – aufgezählt.

Das Interesse von S. Baehr (*The Troika and the Train. Dialogues Between Tradition and Technology in Nineteenth –Century Russian Literature*. 1989) gilt vor allem dem *doroga*-Thema als Metapher des Lebenswegs in der russischen Dichtung und dem Troika-Paradigma als Vorläufer späterer Verkehrsmittel-Darstellungen. Im Kapitel *The Idiot: Historicism Arrives at the Station* behandelt sein Autor zwar die Anfangsszene des Romans, sein Interesse

gilt aber mehr den psychologischen Aspekten der Konstellation Myškin-Rogožin, dem Doppelgänger-Motiv und der zum Leitmotiv gewordenen Konstellation *drug protiv druga* („gegen einander“).

Unter den jüngsten literaturkritischen Arbeiten zum Thema „Eisenbahn“ sind Artikel und die Monographie *Vokzal, garaž, angar* von Ju. Leving (2005) von besonderer Wichtigkeit: in der Analyse des Eisenbahnmotivs bei V. Nabokov gilt sein Interesse u.a. den intertextuellen Bezügen in Nabokovs Prosa. Der Autor definiert den Zug als eine „neue mythogene Zone in der Literatur“ und betrachtet das Eisenbahnthema im Kontext der Poetik des Urbanismus.

Die vorliegende Arbeit soll u.a. verdeutlichen, dass es sowohl eine Darstellungs- und Problemkontinuität, als auch Wandlungen bei der poetischen Behandlung technischer Sachverhalte gibt. Obwohl unser Interesse vorrangig der Prosa gilt, werden häufig auch andere Gattungen, insbesondere die Lyrik, zum Vergleich herangezogen. Im ersten Teil der Arbeit erweisen sich die lyrischen Textbeispiele gerade als gewinnbringend und grundlegend für die Eisenbahnmotivik, wobei die motivische Vielfalt dadurch herausgestellt und bestätigt wird.

In einer der frühesten literarischen Behandlungen des Themas „Geschwindigkeit“ – im Essay von Cl. Pichois *Vitesse et vision du monde* spricht der Autor von dem Umsturz in der Perzeption mit dem Aufkommen der Dampfkraft – als die ersten Reisenden häufig den Zug mit einer *laterna magica* verglichen, hatten sie ein Gespür für die Dynamik, Phantasmagorie der Wahrnehmung, für das spektakuläre Auftauchen der Linearität und der Transformationen der Landschaft unter dem Einfluss der Geradlinigkeit.

P. Virilio, der Theoretiker der Dromologie, schreibt:

Die Reise wird zur Strategie der Verschiebung, zum reinen Pro-jekt, zu einem Gleiten des Gefühls, des Takts und der Taktik von der Erfahrung zur strategischen Übung.³

Mit dem Verschwinden der Pferde aus dem Stadtbild wird die Stadtgeometrie vom Schienenstrang bestimmt. Das Verdrängen sämtlicher Tiere aus dem urbanen Bereich fällt mit dem zunehmenden Abbremsen der Aktivität des menschlichen Körpers und der Entwicklung technischer Prothesen (Rolltreppen, Fahrstühle, etc.) zusammen. P. Virilio spricht von der Gewalt der Geschwindigkeit, die nichts als Auslöschung ist: Der Passagier ist ganz der Gewalt des Verkehrsmittels ausgeliefert, ins Fahrzeug zu steigen, heißt „sich darauf einzustellen, im Augenblick des Aufbruchs zu sterben, um mit der Ankunft wiedergeboren zu werden.“⁴ Das Phänomen der Beschleunigung ist den Mediensystemen und Verkehrssystemen immanent; Information als zentraler Begriff ist ein Ergebnis menschlicher Sinnestätigkeit und

³ P. Virilio (1978 : 25).

⁴ Ebd., S.85.

der Bewegung seines Körpers (von Virilio „metabolisches Fahrzeug“ genannt) am Ort sowie seiner Beweglichkeit im Raum. Die Wahrnehmungstätigkeit, die Voraussetzung der Information, erfolgend durch die Sinne und durch Ortsveränderung, ist von dem Stellungswechsel des Körpers im Raum-Zeit-Kontinuum abhängig, bewegte Bilder stehen in einer direkten Relation zur Ortsveränderung. Das Verkehrsmittel wird zum Vehikel beschleunigter Informationsübertragung, der Bildschirm sei vergleichbar mit dem Rahmen der automobilen Windschutzscheibe oder des Zugfensters.

Die besondere technische Beschaffenheit der Eisenbahn (Zug und Schiene werden als unteilbare Einheit betrachtet) ist eine der Ursachen für die Veränderung der Landschaft. Die unumgängliche Fusion zwischen Transportweg und Transportmittel wirkt sich mit zunehmender Erweiterung des Eisenbahnnetzes einschneidend auf das Landschafts- und Stadtbild aus, die Folgen dieser Fusion, von M. Foucault als „Verkehrsräume“ bezeichnet, betreffen nicht nur den baulichen Urbanisierungsprozess. Die neuen Verkehrswege überwinden die in der Natur existierenden Unebenheiten und Hindernisse; in Analogie zum flüchtigen Lesen eines Textes, wobei die Augen in großen Bögen über die Seite gleiten und die „leisen Geräusche“ des Textes ignorieren, überbrücken die Transportwege Räume und lassen dabei, je nach Geschwindigkeit, die kleinen oder größeren „Haltestationen“ – Fermaten - verschwinden. Die Veränderung durch die Beschleunigung der Verkehrsmittel wird in gleichem Maße auch durch die Übertragungsmittel der Telekommunikation bewirkt, die nach ähnlichen Grundprinzipien die Entfernungen überbrücken.

Die Geschwindigkeit in der Kunst wurde zum Thema der Moderne, die Avantgarde, vor allem der Futurismus, sah im Schnellen die Vision einer Zukunft verwirklicht, die dieser leidenschaftlich anpeilte. Die Eisenbahn trat aus dem Register der den Raum tötenden Maschinen aus, sie wurde durch die Aviatik und die Automobile ersetzt. Schon um 1900 begriff man die Eisenbahn als Symbol einer Epoche, die unwiderruflich ihrem Ende entgegenging – die Eisenbahn, als vollkommener Ausdruck der nivellierenden demokratisch-sozialistischen Tendenzen des 19. Jhs. räumte dem Automobil – dem Symbol des kommenden Zeitalters der individualistischen Eliten - den Weg.

2. Reisen à la russe: Troika als russisches Mythologem

Bevor die Eisenbahn und die durch sie veränderte Welt aus verschiedenen Blickwinkeln heraus gesehen und dargestellt werden, soll Abschied von den obsolet gewordenen Troikas und Kutschen genommen werden: Die in der „voreisernen“ Epoche oft verschmähte und danach romantisch verbrämte Kutschenfahrt ist eines der Hauptmotive der russischen Dichtung. Sie ist Quelle der Hypochondrie und der Frustration des Reisenden wegen der räumlichen Enge und Unbequemlichkeit, wegen des ewigen Wartens auf Poststationen und katastrophaler Straßenverhältnisse oder Anlass zur Meditation, Verinnerlichung des Raums und der Natur. Da die Kutschenfahrt unter dem Zeichen des Zufalls und der Laune steht und das Raum-Zeit-Verhältnis vor der Weltmotorisierung Jahrhunderte lang unverändert bleibt, wirkt erst die mechanische Kinetik radikal auf die Wahrnehmung entfernter Geographien. In diesem Kapitel soll ein Versuch unternommen werden, die Troikafahrt auf paradigmatischer und syntagmatischer Achse zu betrachten, vertraute Sujet-Klischees und Gesetzmäßigkeiten der Troika-Gedichte zu analysieren und die Schilderungen der Kutschenfahrt als Urfolie für die nachkommenden Bahnfahrttexte zu lesen.

2.1. Troika und *jamščik*

Die Poetik der Geschwindigkeit der ersten Hälfte des 19. Jhs. ist in der russischen Literatur vom „Troika – Paradigma“ geprägt: es besteht aus der „Troika“ selber, welcher die Epitheta *udalaja* („kühn“), *bystronogaja* („schnellbeinig“), *lichaja* („forsch“), *rezvaja* („munter“), *borzaja* („feurig“), *dobraja* („gut“), *ucharskaja* („tollkühn“) verliehen werden, der „Poststraße“ (*stolbovaja doroga*), den nach allen Seiten von den Kufen fliegenden Funken bzw. dem Schnee oder Staub („мчатся кони... От копыт вьётся лёгкая метелица“⁵ („Die Pferde jagen dahin... Von den Kufen wirbelt leichter Schnee“), „тройка мчится, за нею пыль, вясь столбом“⁶ („die Troika eilt dahin, und hinter ihr wirbelt der Staub wie eine Säule“), „вьётся пыль из-под копыт“⁷ („unter den Kufen wirbelt der Staub“) und dem beinahe kitschig gewordenen Läuten der Glöckchen, die mal *bubency* bzw. *bubenčiki* („Schellen“), mal *kolokol'čiki* bzw. *kolokol'cy* („Glöckchen“) genannt werden. Das Läuten der Glöckchen erfährt eine Vielzahl von Bezeichnungen, die je nach Anschauung des Autors in einem Spektrum von Langeweile bis zu zügelloser Verwegenheit und Heiterkeit

⁵ А. Одоевский, *По дороге столбовой*, стр. 144.

⁶ Н. Анордист, *Вот на пути село большое*, стр. 96.

⁷ П. Вяземский (1), *Ещё тройка*, стр. 244.

interpretiert werden können: „колокольчик однозвучный утомительно гремит“⁸ („das eintönige Glöckchen läutet so monoton“), „однозвучно гремит колокольчик“⁹ („eintönig läutet das Glöckchen“), „и колокольчик дар Валдая, гудёт уныло под дугой“¹⁰ („und das Glöckchen, das Geschenk des Valdaj tönt schwermütig unter dem Bogen“), „По дороге столбовой колокольчик заливается“¹¹ („über der Poststraße läutet das singende Glöckchen“, „голосистый запевало, колокольчик рассыпной“¹² („lautstimmiger Vorsänger, ertönt das Glöckchen“), „вместе с звуком серебристым / голосистого звонка“¹³ („mit dem silbernen Ton der lauten Glocke“), „звенит, гудит, дробится мелкой трелью / валдайский колокольчик удалой“¹⁴ („das verwegene Glöckchen von Valdaj, es läutet, tönt, trillert“), „колокольчик звонко плачет, и хохочет, и визжит“¹⁵ („hell tönend klagt, und lacht, und schluchzt das Glöckchen“). Die Geschwindigkeit der Troikabewegung wird oft mit den Verben wie *nestis*’ („sausen“), *letet*’ („fliegen“) und *mčatsja* („dahineilen“) bezeichnet, der Troika-Dichtung sind die Schläge der Knute und das Singen des *jamščik* (Kutschers) fast unentbehrlich.¹⁶ Das Troika-Fahren, das oft als russischer Ethnostereotyp verstanden wird, hat sich im russischen Alltag aber erst am Anfang des 19. Jhs. etabliert; die erste Erwähnung einer Troika in der Dichtung ist in K. Batjuškovs *Ot’ezd* oder *Na trojke v Piter poleču...* (*Abreise* oder *In der Troika werde ich nach Petersburg fliegen...*) aus dem Jahr 1809 zu finden.

Im 19. Jh. beträgt die Standartgeschwindigkeit beim Troika-Fahren ohne Aufhalten und Übernachtungen gegen hundert Werst am Tag, im Winter kann sie bis zu zweihundert erreichen. Von diesem schnellen Reisen ist die Rede im siebten Kapitel des *Evgenij Onegin*, in welchem der russische Postkutscher mit Automedon, dem Wagenlenker Achilles verglichen wird:

Зато зимы порой холодной / Езда приятна и легка. / Как стих без мысли в песне модной – / Дорога зимняя гладка. / Автомедоны наши бойки, / Неутомимы наши тройки, / И вёрсты теша праздный взор, / В глазах мелькают как забор.¹⁷

⁸ А. Пушкин, *Зимняя дорога*, т. 2, стр. 159.

⁹ И. Макаров, *Однозвучно гремит колокольчик*, стр. 22.

¹⁰ Ф. Глинка (2), *Вот мчится тройка удалая*, стр. 166.

¹¹ А. Одоевский, *По дороге столбовой*, стр. 144.

¹² П. Вяземский (1), *Памяти живописца Орловского*, стр. 254.

¹³ М. Стахович, *Станция*, стр. 228.

¹⁴ Е. Ростопчина, *Колокольчик*, стр. 249.

¹⁵ П. Вяземский (1), *Ещё тройка*, стр. 244.

¹⁶ Dieses Singen zieht die Aufmerksamkeit der ausländischen Reisenden an - in ihrem Memoirenwerk schreibt Germaine de Staehl:

Русские возницы мчали меня с быстротой молнии; они пели песни и этими песнями, как уверяли меня, подбадривали и ласкали своих лошадей. (1812 год. Баронесса де Сталь в России, стр. 25).

Russische Kutscher fuhren mich mit der Geschwindigkeit eines Blitzes, sie sangen dabei und mit ihren Liedern, wie sie mich vergewisserten, wollten sie ihre Pferde ermuntern und loben.

¹⁷ А. Пушкин, *Евгений Онегин*, т. 4, стр. 145.

Im Winter ist die Fahrt dagegen / mitunter beinah angenehm: / auf platten, breitgespurten Wegen - / ganz wie ein modisches Poem. / Ja, unsre Automedone sind dann tüchtig, / und unsre Pferde laufen richtig, / die Meilenpfeiler – wie ein Zaun / durchs Kutschenfenster anzuschauen.

Die Geschwindigkeit bei einer „rasanten“ Fahrt ist kaum schneller als die damals gewöhnliche: Aus *Brat'ja Karamazovy* (*Brüder Karamazov*) erfährt der Leser, dass Mitja 75 Minuten gebraucht hat, um mit einer Troika nach Mokroe zu kommen („До Мокрого было двадцать верст с небольшим, но тройка Андреева скакала так, что могла поспеть в час с четвертью“¹⁸) und dass die „schnelle Fahrt ihn erfrischt hat“ („быстрая езда как бы вдруг освежила Митю“¹⁹).

Nach Gogol's Auffassung gehört das schnelle Fahren zum Katalog des Eigenen. *Jamščik* Balaga, ein Mann aus der Volksmasse, den Anatol Kuragin für den „Brautraub“ der Nataša Rostova anheuert, liefert ein Beispiel dafür: L. Tolstoj bemerkt über ihn, dass er die „Wahnsinnige Fahrt, achtzehn Werst die Stunde“ sehr liebte („... любил эту безумную езду, по восемнадцать верст в час“²⁰).

Die als automatisierte Folie existierende Gestalt der Troika (Konstellation dreier Elemente – Pferde / *jamščik* / Kutsche) genügt sich als semantisch selbst und sieht keine Modifikation vor: Wenn in fast jedem Troika-Gedicht die Gestalt des Postkutschers vorhanden ist, wird der Reisende, der Initiator und der Hauptagent der Fahrt kaum, wenn überhaupt erwähnt. In seltenen Fällen, wenn ein *putnik* („Wanderer“) trotzdem erscheint, ist er nicht im Stande, das Reisen und die Natur zu genießen. Er fühlt sich dem Willen dieser mächtigen Natur ergeben und scheint nicht mehr unabhängig von ihr funktionieren zu können, er wird zu einem Teil ihres Organismus, durchlebt eine Palette vor allem negativer Gefühle (Angst, Unruhe, Überraschung, Schwermut, Langeweile)²¹, ist oft von Vorahnungen heimgesucht und wird

Eine intertextuelle Anspielung an diese Verse ist in Nabokovs *Lolita* zu finden – in Humberts Tagebuch wird Charlotte Haze ironisch „avtomedonša“, nach Puškins Postkutscher genannt (vgl.: „Между тем, на беду моей прекрасной автомедонше, Ло уже теребила ручку двери, чтобы взлезть с моей стороны“, „Inzwischen, zum Unheil meiner schönen Automedonin, zog Lo schon den Türgriff, um an meiner Seite einzusteigen.“)

¹⁸ Ф. Достоевский, *Братья Карамазовы*, т. 14, стр. 369.

¹⁹ Ebd.

²⁰ Л. Толстой, *Война и мир*, т. 5, стр. 366.

²¹ Vgl. die Fragestellung in P. Vjazemskijs Gedicht *Eščë trojka* (*Noch eine Troika*):

Кто сей путник и отколе, / И далёк ли путь ему? / По неволе иль по воле / Мчится он в ночную тьму? / На веселье, иль кручину, / К ближним ли под кров родной, / Или в грустную чужбину / Он спешит, голубчик мой?“ (П. Вяземский (1), *Ещё тройка*, стр. 244.)

So, als wolle er erfahren; / Wer er sei, wohin er eilt, / Was ihn treibt, dahinzurasen / durch die Mondnacht unverweilt. / Ist es Freude, ist es Kummer, / drängt es ihn nur schnell nach Haus? / Warten Freunde, jagen Feinde / in die Fremde ihn hinaus?

oder in E. Rostopčinas *Kolokol'čik* (*Das Postkutschenglückchen*, S. 249):

Кто едет там?.. Куда?.. С какою целью?.. / Зачем?.. К кому?.. И ждёт ли кто-нибудь?.. / Трепещущую счастьем грудь / Смутит ли колокольчик звонкой трелью?.. / Спешат, летят!.. Бог с ними... Добрый путь!..

immer vom beinahe physisch spürbaren Klingen der Glöckchen begleitet. Der einzige *putnik* der Troika-Dichtung, der eine minimalistische Charakterisierung erfährt, ist *proezžij kornet* („vorbeifahrender Kornett“) bei Nekrasov („На тебя, подбоченьясь красиво, / засмотрелся проезжий корнет“²², „An dir, eine schöne Pose einnehmend, / hat sich ein vorbeifahrender Kornett nicht satt sehen können“). Das Subjekt der Reise bleibt traditionell anonym, seine Gedanken und Interessen bleiben verschwiegen.

Das zweite Subjekt der Reise – der Kutscher – scheint semantisch nicht mit dem Reisenden, sondern mit dem Weg und dem Klingen des Glöckchens verbunden zu sein. Er gehört nicht zur inneren Welt der Gefühle, sondern zur äußeren (oft durch Wetterkataklismen veränderten, dem Reisenden feindlichen) Welt, also zum Reiseraum. Da der Reiseraum oft als Grenzterritorium zum Jenseits erlebt wird, bekommt der oft beschriebene Tod des *jamščik* eine gewisse Symbolik; unter dem Drang dämonischer Kräfte überschreitet er nicht willentlich die Grenze und gehört von da ab dem Jenseits an.

Im Gegensatz zum Reisenden bekommt das Glöckchen individuelle Züge – in den Texten der ersten Hälfte des 19. Jhs. sind oft Hinweise zu finden auf bestimmte Klingeltöne der „Post“- , „*diližans*“- und der Feldjägerkutschen und ihren zeichenhaften Charakter; das Glöckchen verleiht dem Reisenden Individualität, der Interpretationsversuch des Klingeltons hat eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Kartenlegen oder der Traumdeutung (vgl. in *Graf Nulin*):

Кто долго жил в глуши печальной, / Друзья, тот верно знает сам, / Как сильно колокольчик дальний / Порой волнует сердце нам. / Не друг ли едет запоздалый, / Товарищ юности удалой?.. / Уж не она ли?.. Боже мой! / Вот ближе, ближе... сердце бьётся... / Но мимо, мимо звук несётся, / Слабей... и смолкнул за горой.²³

Wer lange lebte in der traurigen Öde, / Der weiß, Freunde, selber, / Wie sehr das ferne Geläute eines Glöckchens / uns manchmal das Herz zum Pochen bringt. / Vielleicht kommt da spät ein Freund, / ein Kamerad der kühnen Jugend?.. / Oder, kann es sein, dass sie kommt?.. Mein Gott! / Näher und näher... das Herz pocht... / Doch vorbei, vorbei, fliegt das Läuten, / und wird schwächer ... und endlich verstummt es hinter dem Hügel.

Das Glöckchen erlebt in der Dichtung eine Art Mythologisierung und wird oft anachronistisch eingesetzt: In A. Puškins *Kapitanskaja dočka* (*Die Hauptmannstochter*) wird die Ankunft Pugačëvs metonymisch durch das Klingen seines Troikaglöckchens bekundet (vgl. : „Народ узнал колокольчик Пугачёва и толпою бежал за нами“,²⁴ „Das Volk erkannte das Geläute von Pugačëvs Glöckchen und lief in Massen hinter uns her“), dieses Detail aber ist eine literarische Erfindung – zu Pugačëvs Zeiten gab es weder Glöckchen, noch Troikas.

Wer fährt da?.. Wohin?.. Mit welchem Ziel?.. / Wozu?.. Zu wem?.. Wer wartet auf ihn?.. / Die vor Glück zitternde Brust, / wird sie von dem Geläute des hellen Glöckchens betroffen?.. / Sie eilen, fliegen!.. / Gott schütze sie... / Und gute Reise!..

²² Н. Некрасов, *Тройка*, т. 1, стр. 43.

²³ А. Пушкин, *Граф Нулин*, т. 3, стр. 183.

²⁴ А. Пушкин, *Капитанская дочка*, т. 5, стр. 376.

In der ersten Hälfte des 19. Jhs. wurde das Anbringen von Glöckchen auf der Troika streng reglementiert – nur die Feldjägerkutschen und Troikas hochrangiger Personen durften Glöckchen haben. Der von Größenwahn heimgesuchte Popriščin schreibt in seinem Tagebuch: „Садись мой ямщик, звени, мой колокольчик, взвейтесь, кони, и несите меня с этого света!“²⁵ („Setz dich, mein Kutscher, läute, mein Glöckchen, stürmt los, meine Pferde und tragt mich aus dieser Welt hinaus!“); diese Regelung liegt dem letzten Fehler am Ende des *Revizors* zu Grunde – Chlestakov als „General-Gouverneur“ bekam die beste Troika und verließ mit Triumph die Stadt beim Klingen des Glöckchens (vgl. Gorodničijs Replik – „Вон он теперь по всей дороге заливает колокольчиком!“²⁶ „Da fährt er nun hin, alle viere lang, und läutet das auf allen Straßen aus“).

Die Troika als Inbegriff der Geschwindigkeit und der mit ihr verbundenen Palette männlicher Charakterzüge (u.a. Tapferkeit, Unbesonnenheit, Verwegenheit), die als nationales „Kulturerbe“ mit besonderer Vorliebe mythologisiert wurden, ist zum wichtigsten Element des Situatens „Brautraub“ bzw. „Raub der fremden Frau“ geworden – das nationale Bewusstsein sieht sich Jahrzehnte lang von der Gebrauchsanweisung des Volkslieds *Živët moja otrada* (*Meine Liebe wohnt...*) (vgl. „была бы только ночка, да ночка потемней / была бы только тройка, да тройка порезвей“, „wäre nur eine Nacht, eine sehr dunkle Nacht, / gäbe es nur eine Troika, eine sehr schnelle Troika“) geprägt. Das Vorhandensein der Troika scheint für die glückliche Entwicklung des Abenteuers zu bürgen, die Umsetzung des Vorhabens kann aber auch eine unerwartete Wende nehmen und die Abweichung vom Vorgeplanten tritt dann als Schicksalsschlag ein – in Puškins *Metel'* (*Der Schneesturm*) verirrt sich der mit einem Einspanner fahrende Bräutigam Vladimir im Schneesturm und wird mit einem „zufälligen“ Husaren verwechselt, während seine mit einer Troika eilende Braut die Kirche rechtzeitig erreicht.

Der Brautraub mit Hilfe der Troika wird traditionell nicht als Atavismus der unaufgeklärten Zeiten oder Zeichen des schlechten Geschmacks, sondern als Verhaltensmuster verstanden – in der Stadt N in *Mërtvyje duši* (*Die toten Seelen*) bespricht man den von Čičikov angeblich geplanten Raub der Gouverneurstochter unter dem Blickwinkel seines sozialen Status:

...похищение губернаторской дочки более дело гусарское, нежели гражданское, что Чичиков не сделает этого.²⁷

... der Raub der Gouverneurstochter ist eher eine Husarenangelegenheit, als die einer zivilen Person, also beschloss man, dass Čičikov so was nicht machen würde.

²⁵ Н. Гоголь, *Записки сумасшедшего*, т. 3, стр. 214.

²⁶ Н. Гоголь, *Ревизор*, т. 4, стр. 94.

²⁷ Н. Гоголь, *Мёртвые души*, т. 6, стр. 192.

Selbst im Zeitalter der Eisenbahn scheint das Situatem „Brautraub“ nicht an Aktualität zu verlieren, es wird nur leicht modifiziert: Mit der Troika fährt man nun zur Eisenbahnstation.

In Turgenevs *Dym* schmiedet Litvinov verwirrt Pläne, mit Irina aus Baden-Baden zu fliehen und erinnert sich plötzlich an einen von seinem Bekannten durchgeführten Brautraub:

Пришло тут Литвинову на память, как один из его приятелей, отставной корнет Бацов, увез на ямской тройке с бубенчиками купеческую дочь, напоив предварительно родителей, да и самое невесту.²⁸
Es kam Litvinov in Erinnerung, wie einer seiner Freunde, Bacov, ehemaliger Kornett, auf einer Posttroika mit Glöckchen eine Kaufmannstochter entführte, nachdem er sowohl ihre Eltern, als auch die Braut betrunken gemacht hatte.

Bemerkenswert ist in dieser Passage die Tatsache, dass die Idee des „Raubs“ Litvinov in einem absolut „unpassenden“ kulturellen Raum (im Ausland) einfällt und ganz paradigmatisch Elemente des russischen Kontexts (*jamskaja trojka* („Posttroika“), *bubenčiki* („Glöckchen“), *kupečeskaja doč'* („Kaufmannstochter“) enthält.

Mit dem Ausbau des Straßensystems im späten 18. Jh. und mit der Einführung von Postkutschen, sowie der Schnellpost, ist gleichwohl die maximale Grenze der Transportgeschwindigkeit erreicht. Jede weitere Beschleunigung muss sich auf maschinelle Kraft gründen; dies ermöglicht die Eisenbahn, deren Einführung mit der Diskussion über die Moderne zusammenfällt. In der gängigen Auffassung bedeutet „modern“ zu sein, räumliche Distanzen möglichst schnell überwinden zu können.

Die Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien führt zu einer radikalen Veränderung der Landschaft und der Art und Weise des Reisens - nach der Eröffnung der Nikolaevskaja Linie (Sankt-Petersburg – Moskau) wird die viertägige Reise zwischen Moskau und Petersburg auf zweiundzwanzig Stunden verkürzt.

Die kulturelle Expansion des eisernen Verkehrsmittels vernichtete langsam den russischen Weg-Mythos, das „Einbürgern“ der Eisenbahn fiel mit dem Prozess der Mythologisierung der jetzt archaischen Verkehrsmittel zusammen, Troikas und ihres gleiche machten den Weg von der Attraktion²⁹ zum Objekt der Nostalgie (dies wird in V. Nabokovs *Dar* (*Die Gabe*) kurz illustriert, vgl. „паровоз с длинной трубой и машинистом в цилиндре обгоняет кровного

²⁸ И. Тургенев, *Дым*, т. 9, стр. 305.

²⁹ Vgl. nostalgische Noten in der Schilderung der Winter-Troikafahrten in Čechovs Erzählung *V vagone* (*Im Waggon*):

Конечно, лошадиному способу путей сообщения никогда не сравняться с железной дорогой, но и лошади, батенька, хорошая штука... Запряжешь, этак, пять-шесть троек, насажаешь туда бабёнок и — ах вы, кони, мои кони, мчитесь сокола быстрее! Едешь, и только искры сыплются! Вёрст тридцать промчишься и назад... Лучшего удовольствия и выдумать нельзя, особливо зимой... (А.Чехов, *В вагоне*, т. 3, стр. 186.)

Selbstverständlich kann man die Eisenbahn mit den Pferdeverkehrsmitteln nicht vergleichen, aber Pferde, mein Lieber, sind wirklich eine gute Sache... Früher spannte man fünf-sechs Troikas an, setzte Weiber hinein und — ach ihr Pferde, meine Pferde, saust schneller als ein Falke! Man fährt, dass die Funken nur so fliegen. Saust man so etwa dreißig Werst hin und dann zurück... Ein besseres Vergnügen kann man sich nicht denken, besonders im Winter.

рысака“,³⁰ „die Lokomotive mit dem langen Rohr und dem Lokführer mit dem Zylinderhut überholt den reinrassigen Traber“).

Das Ersetzen der Troikas bzw. Postkutschen durch die Eisenbahn markiert das Ende der Kaste der Postkutscher³¹, das zahlreiche Lokpersonal (Lokführer, Heizer, in der Pionierzeit – Bremser) bleibt dem Reisenden unsichtbar und ist dadurch „nicht existent“, im Kontext der geradlinigen Eisenbahnreise bildet sich das neue Verhaltensparadigma sowohl der Reisenden, als auch das der Schaffner und ein neuer Kommunikationsmodus bzw. das Ende der Kommunikation unter den Reisenden heraus:

Извозчик, для едущих на протяжных, это совсем не то, что кондуктор для нынешнего путешественника, несущегося по железной дороге. С извозчиком седоки непременно сближались и даже сживались, потому что протяжная путина — это часть жизни, в которой люди делили вместе и горе, и радость, и опасности, и все его досады! «Вместе мокли и все сохли», как выражается извозный люд.³² Für die mit den Postkutschen Reisenden gleicht der Kutscher nicht dem Schaffner für den heutigen Passagier der sausen Eisenbahn. Die Reisenden sind dem Kutscher zwangsmäßig nahe und wurden sogar mit ihm eins, weil die Reise auf der Poststraße ein Teil des Lebens ist, in dem Leute miteinander das Unglück, die Freude, die Gefahren und all seine Ärgernisse teilten. „Zusammen wurden wir nass und dann trocken“ – wie die Kutscher zu sagen pflegten.

Der in den 1860er Jahren zum Gemeinplatz gewordene „Merkantilismus“ bzw. „Utilitarismus“ als Inbegriff der neuen Epoche betrifft auch die im neuen Geschwindigkeits- und Massenbeförderungskontext veralteten Troikas mit ihrem russischen Spleen als Ethno-Stereotyp – retrospektiv gesehen, scheint auch die russische *toska* utilitär zu sein, wie Nabokov in *Dar* bemerkt:

Бедный Гоголь! Его возглас (как и пушкинский) «Русь!» охотно повторяется шестидесятниками, но уже для тройки нужны шоссе́нные дороги, ибо даже русская тоска стала утилитарной.³³ Armer Gogol’! Sein Ausruf „Russ!“ (wie der Puškins) wurde gerne von der Generation der 1860er wiederholt, aber bald braucht man Chaussées für die Troika, da sogar der russische Spleen merkantil geworden ist.

2.2. Ein Fall für sich: N. Gogol’

N. Gogol’ war zweifellos der größte Experte in Sachen „Kutsche“ bzw. „Reisen nach russischer Art“ in der Literatur. Sein Poem *Die toten Seelen* beginnt mit der Beschreibung von Čičikovs Kutsche und mit Reflexionen existenzieller Art über ein Kutschenrad; im dritten Kapitel widmet er einige Absätze dem Charakter und den Marotten von Čičikovs Pferden, der Auftritt jedes Gutsbesitzers wird von der Beschreibung seiner Kutsche

³⁰ В. Набоков (1), *Дар*, стр. 470.

³¹ Vgl. die Klagen am Anfang von A. Kuprins *Jama* (*Die Grube*)

³² Н. Лесков, *Детские годы*, т. 5, стр. 298.

³³ В. Набоков (1), *Дар*, стр. 503.

komplementiert.³⁴ Das Ganze gipfelt in der „lyrischen“ Stelle über den Flug der *ptica*-Troika („Vogel-Troika“), vor welcher die „anderen Völker und Reiche zur Seite treten und ihr den Weg freigeben“ („постораниваются и дают ей дорогу другие народы и государства“³⁵). Die patriotische Ekstase und die traditionelle Interpretation durch die Schulbücher ist aber von Anfang an von bedeutenden Experten in Sachen „russische Seele“ mit Vorbehalt und Misstrauen gelesen worden. Der Kommentar Dostoevskijs, wonach der Grund dieses „Den-Weg-frei-Machen“ nicht Bewunderung, sondern Abscheu vor russischen Lastern und bestialischer Niedertracht sei, stellt auch die Inspirationsquelle dieses Fluges in Frage.

Ganz paradigmatisch für das „Typisch Russische“ aus der Sicht V. Nabokovs³⁶ ist das rein spekulative Gespräch zweier Bauern am Anfang des Poems: Keiner von beiden weiß, ob die Kutsche überhaupt nach Moskau fährt, über ihre Fahrt wird aber in Termini „sein oder nicht sein“, „Moskau erreichen oder nicht erreichen“ diskutiert. Weder Genauigkeit der Reiseroute noch der tatsächliche Ankunftsort sind von Wichtigkeit – das ganze Problem wird auf das Niveau reinster Abstraktion erhoben, indem sowohl die Distanzen von der Stadt NN nach Moskau oder Kazan’, als auch die Argumentation selbst bzw. Schlussfolgerungen ohne Belang sind. Das Operieren mit dem abstrakten Problem der Kutschenpanne in den Verhältnissen abstrakter Distanzen illustrieren laut Nabokov die „unglaubliche Fähigkeit der Russen“, sich in der Leere zu betätigen.

Eine Troika taucht in Gogol’s Werk dreimal auf: der Graphoman Popriščin, Protagonist der *Aufzeichnungen eines Wahnsinnigen*, fest davon überzeugt, dass „der König keine Ehrenerweisungen brauche“ („не надо королю почестей“), schreibt in sein Tagebuch: „дайте мне тройку быстрых, как вихорь, коней!“³⁷ („Gebt mir eine Troika windschneller Pferde!“); mit einer Troika verlässt die Stadt Ivan Aleksandrovič Chlestakov (*Der Revisor*) und mit einer Troika, die das ganze Poem lang nur *brička* („Kutsche“) genannt wird, macht seine phantastische Reise ein weder dicker noch dünner, weder größer noch kleiner, weder

³⁴ Nosdrëv fuhr mit „einem Wägelchen, das von einem langhaarigen Viergespann mit zerrissenen Halsbügeln und Haltern“ gezogen wurde („колясочка, влекомая какой-то длинношерстной четвернёй с изорванными хомутами и верёвочной упряжью“, Н. Гоголь, *Мёртвые души*, т. 6, стр. 63) an einer anderen Stelle - „небольшая колясочка Ноздрева на тощих обывательских лошадях“ „Nosdrëvs kleiner, mit den dünnen Mietspferden bespannter Wagen“). Sein Schwager Mižuev hatte einen „leichten Wagen, mit einer Troika guter Pferde bespannt“ („лёгонька бричка, запряженная тройкой добрых лошадей“ Ebd.). Die Korobočka fuhr ein „весьма странный экипаж [...] не был похож ни на тарантас, ни на коляску, ни на бричку, а был скорее похож на толстощёкий выпуклый арбуз, поставленный на колёса“ Ebd., S.176 („ein seltsames Gefährt, für welches nicht gleich ein Name zu finden wäre. Es hatte weder Ähnlichkeit mit einem Bauernwagen, noch mit einer Kutsche, noch mit einer Equipage, sondern glich eher einer pausbäckigen, dickbauchigen Wassermelone, die man auf ein paar Räder gestellt hatte).

³⁵ Н. Гоголь, *Мёртвые души*, т. 6, стр. 247.

³⁶ V. Nabokov (1999 : 81 ff.)

³⁷ Н. Гоголь, *Записки сумасшедшего*, т. 3, стр. 214.

junger noch alter Herr in einem Frack von wunderbarer Farbe - „Navarino-Pulverdampf mit Feuerschein“ – Pavel Ivanovič Čičikov (*Die toten Seelen*).

Въезд его не произвел в городе совершенно никакого шума и не был сопровожден ничем особенным; только два русские мужика, стоявшие у дверей кабака против гостиницы, сделали кое-какие замечания, относившиеся, впрочем, более к экипажу, чем к сидевшему в нем. "Вишь ты, - сказал один другому, - вон какое колесо! что ты думаешь, доедет то колесо, если б случилось, в Москву или не доедет?" - "Доедет", - отвечал другой. "А в Казань-то, я думаю, не доедет?" - "В Казань не доедет", - отвечал другой. Этим разговор и кончился.³⁸

Seine Ankunft machte in der Stadt nicht das geringste Aufsehen und war von keinerlei bemerkenswerten Vorgängen begleitet. Lediglich zwei russische Bauern, die vor dem Ausgang der gegenüberliegenden Kneipe standen, machten einige Bemerkungen, die sich aber mehr auf die Kutsche als auf den Herrn darin bezogen. „Schau dir mal dieses Rad an“, sagte der eine zum anderen. „Meinst du, dass es notfalls bis Moskau halten würde oder nicht?“ – „Das würde es wohl“, erwiderte der andere. „Aber bis Kazan‘, glaube ich, wohl kaum?“ – „Nein, bis Kazan‘ wohl kaum“, antwortete der andere. Und damit war das Zwiegespräch zu Ende.

Čičikovs Besuch der Stadt N erweist sich nicht als einzelne bzw. erste Episode, sondern als Glied in einer Kette ähnlicher „Geschäftsreisen“ durch verschiedene Gouvernements (vgl. Textstelle: „Под видом избрания места жительства предпринял он заглянуть в те или другие углы нашего государства...“³⁹, „er gab vor, er sei auf der Suche nach einem Wohnsitz, und unter anderen Vorwänden machte er sich auf, um sich diese oder jene Winkel im Reich anzusehen...“). Der erste Teil des Poems besteht aus fünf Zyklen, die auf der Sujetebene jeweils mit dem Besuch eines Gutsbesitzers verbunden sind, und syntagmatisch aus sechs Elementen bestehen (Reise - Begegnung mit dem Gutsbesitzer – sein Porträt – Gespräch über den Kauf der toten Seelen – Abschied - Reise), wobei deren Abfolge niemals verletzt wird. Für Čičikovs Reise sind Anfang und Ende des Wegs (d.h. der Anfang und das Ende der linearen Zeit) ohne Belang, sein Ziel ist nicht das Erreichen eines topographischen Punktes, der in seinem Koordinatensystem abwesend ist, sondern das Wiederholen des gleichen Zyklus mit einem jeweils neuen Gutsbesitzer. Während ein idealer Weg sich als eine Gerade erweist und die ideale Straße eine direkte Realisation des Weges sein soll, wird Čičikovs Weg von den Besonderheiten der russischen Straße stark beeinflusst. Das Unvorhersehbare der russischen Straße dringt in das Rationale ein und deformiert die „geradlinige“ Intention des bekanntesten russischen Unternehmers: Die russische Straße zwingt ihn vom geplanten Weg abzuweichen und bewirkt das Zustandekommen der „zufälligen“ Zyklen – die Begegnungen mit Korobočka und Nozdrëv. In beiden Fällen geschieht die Abweichung von dem „Weg“ an Wegkreuzungen, d.h. an den Stellen, wo die mystische Macht der Straße sich verstärkt und der Reisende des eigenen Willens praktisch entmachtet wird. An der Straßenkreuzung – in den Verhältnissen der maximalen Entropie – hört Čičikovs Weg auf, „gerade“ zu sein und entwickelt sich auf einer Kurve, die sich am

³⁸ Н. Гоголь, *Мёртвые души*, т. 6, стр. 7.

³⁹ Ebd., S. 240.

Ende des „zufälligen“ Zyklus wieder gerade richtet. Der erste „zufällige“ Zyklus ist der Besuch bei Korobočka: Obwohl Selifan eine klare Wegbeschreibung bekommen hatte („пропустить два поворота и поворотить на третий“⁴⁰, er müsse „zwei Wegkreuzungen unbeachtet lassen und erst bei der dritten einbiegen“), scheint er nicht mehr im Stande zu sein, bis drei zu zählen. Da die Realisation des Weges keine Rückfahrt vorsieht, wählt er das Fahren im Galopp als einzig mögliche Reaktion auf die „Arglist“ der Straße⁴¹. In dem zweiten Zyklus geschieht die Begegnung mit Nozdrěv in einer Schenke, auch an einer Straßenkreuzung. Zwar enden die „zufälligen“ Zyklen mit der Rückkehr auf die Hauptstraße, doch erweisen sich ihre Folgen als fatal.

Der erste Absatz des Poems und sein Finale bilden einen Rahmen für das ganze Geschehen: Die semantische Reihe „Kutsche – Wind – Straße bzw. Weg“, die den ersten Absatz des Poems dominiert, erscheint auch im Finale, die Perspektive des jungen Mannes am Anfang – „оборотился назад“, „hat nach hinten geschaut“ – kontrastiert mit dem Blick des Autors „nach vorne“ im Finale. Das aus drei Repliken bestehende Gespräch von Čičikov und Selifan am Ende des Poems doubliert jenes Gespräch „zweier russischer Bauern“, der ersten Interpretatoren von Čičikovs Kutsche im ersten Kapitel. In beiden Fällen scheint der Inhalt der Gespräche einem unbefangenen Betrachter sinnlos zu sein, sie haben aber ein Thema (*ezda*, „Fahren bzw. Reisen“) und mit ihm korrelierte Elemente („Richtung der Bewegung“ im ersten Dialog und „Geschwindigkeit“ im zweiten) gemeinsam.

Die Ankunft von Čičikovs Kutsche wird noch von einem „jungen Mann“ beobachtet; wichtig dabei ist ein Detail, das am Ende des Poems wiederholt und vollendet wird: Das Erscheinen Čičikovs wird vom Wirbelwind begleitet, so dass der junge Mann seinen Hut beinahe verliert:

Да еще, когда бричка подъехала к гостинице, встретился молодой человек в белых канифасовых панталонах, весьма узких и коротких, во фраке с покушеньями на моду, из-под которого видна была манишка, застегнутая тульскою булавкою с бронзовым пистолетом. Молодой человек оборотился назад, посмотрел экипаж, придержал рукою картуз, чуть не слетевший от ветра, и пошел своей дорогой.⁴²

Ja und dann: als die Kutsche beim Gasthof angelangt war, kam ein junger Mann vorbei, der sehr enge weiße Leinenhosen und einen Frack anhatte, welcher der Mode geradezu Hohn sprach. Aus dem Frack schaute ein Vorhemd hervor. Es war mit einer Nadel aus Tula-Silber geschlossen, die mit einer bronzenen Miniaturpistole verziert war. Der junge Mann blieb stehen, sah sich nach der Kutsche um, wobei er seine Mütze, die in Gefahr war, vom Winde entführt zu werden, mit der Hand festhielt, und ging seiner Wege.

Gegen Ende des Poems gewinnt das Dämonische an Kraft – während der Troika-Fahrt im Finale wird dieser „Hut“ von Petruška verloren, wobei sein Kopf an Čičikovs Knie lehnt (wäre das nicht ein „dämonisiertes“ Zitat des Abendmahls?).

⁴⁰ Ebd., S. 38.

⁴¹ An einer anderen Stelle wird über die Wege gesagt, dass sie „nach allen Himmelsrichtungen aus einander strebten, wie gefangene Krebse, die man aus dem Sack schüttelt“. („дороги расплзались во все стороны, как пойманные раки, когда их высыпят из мешка“, Ebd., S. 60.)

⁴² Ebd., S. 7.

Das Reisen – etwas „Einsames, Verlockendes, Hintragendes und Wunderbares“ erscheint als Grenzzustand, in dem sich Realität und Traum abwechseln und ineinander übergehen; das Rattern der Räder wiegt in den Schlaf, die Stöße wecken den Reisenden, der sich beeilt, wieder einzuschlafen. Nicht mehr die Landschaften flimmern hinter dem Kutschenfenster, sondern die ganze Weltordnung erscheint dem Auge des Schlummernden verschwommen:

Как соблазнительно крадётся дремота и смежаются очи, и уже сквозь сон слышатся и "Не белы снеги", и сап лошадей, и шум колес, и уже храпишь, прижавши к углу своего соседа. [...] Проснулся - и уже опять перед тобою поля и степи, нигде ничего - везде пустырь, все открыто. Какой чудный, вновь обнимающий тебя сон! [...] Толчок - и опять проснулся. Боже! как ты хороша подчас, далекая, далекая дорога!⁴³

Wie ein Verführer stiehlt sich der Schlummer heran, die Augen fallen zu- im Halbschlaf glaubst du das Lied vom weißen Schnee, das Schnauben der Pferde, das Rollen der Räder zu hören und schon schnarchst du und drängst im Schlaf deinen Nachbar immer mehr zur Seite. [...] Wenn du wiederum aufwachst, hast du nichts vor dir als Felder und öde Steppe. Wie wunderbar umfängt dich von neuem der Schlummer! [...] Ein Stoß – und abermals bist du erwacht. Ach mein Gott, wie schön kann doch manchmal so eine Reise auf der Poststraße sein!

Zwei Begriffe - die Straße und der Weg - sind wesentlich für die Lektüre der *Měrtvyje duši* : die Straße ist die Hauptform des Raums, Träger des textuellen „Organisationsprinzips“, der „Weg“ dagegen ist die Realisierung bzw. Nicht-Realisierung der „Straße“ (vgl. Ju. Lotman, 1988 : 285ff.) Die Straße enthält alle Typen von Raum, gehört aber keinem von ihnen an, sie durchquert nur einen bestimmten Raumtypus. Die Straße wird deswegen detailliert beschrieben, da sie das isomorphe Bild des Lebens gibt (vgl. „В дороге! Разом и вдруг окупёмся в жизнь, со всей её беззвучной трескотнёй и бубенчиками“⁴⁴, „Werfen wir uns wieder mitten ins Leben mit all seinem Lärm und seinen Glöckchen“). Dieses Phänomen wird später in auf die Eisenbahn bezogene Texte wandern und eine wichtige Rolle in den Werken des Realismus spielen.

Die lyrischen Stellen von *Měrtvyje duši* lassen beim naiven Leser ein Bild Russlands entstehen, in dem Riesenpferde ein Land-Wunder in nicht-irdischem Licht bereisen und in magischer Ferne verschwinden. Dieses Bild ist von der Ekstase vor dem offenen Raum und der unübersehbaren Zukunft geprägt:

И грозно объемлет меня могучее пространство, страшною силою отразясь во глубине моей: неестественной властью осветились очи мои: у! Какая сверкающая, чудная незнакомая земле даль! Русь!⁴⁵

Und erschreckend umfängt mich die Maßlosigkeit deiner riesenhaften Ausbreitung und erschüttert mich mit unheimlicher Kraft bis ins Innerste meiner Seele. Meine Augen leuchten in übernatürlichem Feuer... O, du wundersame, rätselhafte, weltweite Ferne des russischen Landes!..

Diese *schreckliche* Kraft und *glänzende* Schönheit sind nichts anderes, als ein direktes Autozitat, die selben Epitheta tauchen in der Beschreibung der verstorbenen Schönen in *Vij*⁴⁶

⁴³ Ebd., SS. 221-222.

⁴⁴ Ebd., S. 135.

⁴⁵ Ebd., S. 221.

⁴⁶ Hinweise darüber in M. Epstejns *Ironija stilja: demoničeskoe v obraze Rossii u Gogolja* (1996 :129 ff.)

auf und der Ausruf „Hexe!“ ist hinsichtlich der Gogol’schen Heimat nicht verkehrt. Sowohl das Motiv des „Schreckens“, als auch das Paar „Kutsche / Vogel“, tauchen in der epigonen Erzählung V. Sollogubs *Tarantas* auf:

Добрый тарантас! Славная птица! – закричал Иван Васильевич. – Страшно мне. Страшно. Послушай меня: я посилю тебя; я накормлю тебя; в сарай поставлю – вывези только!⁴⁷
Gute Kutsche! Schöner Vogel! – rief Ivan Vasil’evic auf. – Mir ist bange, es ist mir bange. Hör mir mal zu: ich werde dich blau streichen, ich werde dir zu essen geben, ich werde dich in den Schuppen stellen, fahre mich bloß hinaus!

Die bekannte „patriotische“ Stelle in *Die toten Seelen* fängt mit der Erwähnung der „unbekannten Kraft“ an, die Čičikovs Troika in die himmlische Ferne bringt. Ganz paradigmatisch wird hier der Teufel erwähnt („Черт побери всё!“); noch zuvor wird über den Kutscher gesagt, dass er „der Teufel weiß, worauf sitzt“ („сидит черт знает на чём“). Dem Vergleich der Troika mit einem Vogel geht in dem früheren Text Gogol’s *Noč’ pered Roždestvom* ein Vergleich des Teufels mit einem Vogel voran: der Schmied Vakula befiehlt dem Teufel, ihn „wie ein Vogel [zu] tragen“; im „Petersburger“ Teil dieser Erzählung wird auch die schnelle Fahrt mit der Kutsche mit zwei Verben – „fliegen“ und „flimmern“ verbunden:

... мосты дрожали; кареты летали; извозчики, фореитеры кричали; снег свистел под тысячью летящих со всех сторон саней; пешеходы жались и теснились под домами, унизанными плосками, и огромные тени их мелькали по стенам, досягая головою труб и крыши.⁴⁸

... Brücken zitterten, Kutschen flogen; Kutscher und Vorreiter schrien, unter tausenden von allen Seiten heranfliegenden Schlitten pfiß der Schnee; Fußgänger drückten sich eng an die mit Laternen verzierten Häuser. Ihre riesigen Schatten flimmerten an den Wänden, so dass die Köpfe die Kaminröhre und Dächer erreichten.

Die Quelle der Inspiration für den Flug der „unbekannten“ Pferde ist sehr ambivalent: Die Apotheose in der Gogol’schen Panegyrik der Troika („и мчится вся вдохновенная Богом“) scheint nicht sehr glaubwürdig zu sein – zu viele Hinweise auf den dämonischen Ursprung dieses Fluges sind in diesem Fragment vorhanden (mehr darüber bei M. Ėpstejn 1996 : 139-143). Das Verschwinden im Himmel von *ptica*-Troika wird von den „früheren“ Troikas vorbereitet: Popriščins Troika soll ihn „von dieser Welt“ („с этого света“) wegbringen, so dass danach „nichts mehr zu sehen ist“ („чтобы не было видно ничего“). Genauso saust Chlestakov mit der Troika davon und verschwindet in einem abstrakten Raum, in der Leere, er selbst – das personifizierte Nicht-Sein und die Leere.

Unser Interesse gilt aber den „technischen“ Charakteristika dieses Fluges. Das letzte visuell erkennbare Bild der Troika ist vom raschen Übergang vom Irdischen zum Himmlischen geprägt: der Rauch („дымом дымится под ним дорога“, „unter ihm raucht die Straße“), das Feuer („молния, сброшенная с неба“, „der vom Himmel hinuntergeworfene Blitz“), die

⁴⁷ В. Соллогуб, *Тарантас*, стр. 134.

⁴⁸ Н. Гоголь, *Ночь перед Рождеством*, т. 1, стр. 154.

„zerrissene“ Luft („разорванный воздух“) können als Stufen im „Start“ und „Flug“ dieses Geschosses gelesen werden. Der Troika selbst wird ein Terminus der Ballistik („дорожный снаряд“, „Verkehrsgeschoß“) verliehen. Das Überwinden des Irdischen beim Flug dieses „Verkehrsgeschoßes“ wird als übernatürliche Beschleunigung beschrieben, wobei das Konkrete („летят вёрсты, летят навстречу купцы на облучке своих кибиток, летит с обеих сторон лес“, „Markierungspfähle fliegen vorbei, ihm entgegen fliegen Kaufleute am Kutscherbock ihrer Wagen, von beiden Seiten fliegt der Wald auf ihn zu“) auch überwunden wird und sich in einem verallgemeinernden „alles“ („летит мимо всё, что ни есть на земли“, „alles, was es auf der Erde gibt, fliegt vorbei“) verschmilzt. Der Flug der Troika startet mit dem Krächzen eines Raben und wird akustisch zunächst vom Lied des unpersonalisierten *jamščik* und dann vom „wunderbaren Klingen“ des Glöckchens begleitet.

Die Transformation der Troika in die „im Himmel fliegenden geraden Linien“ ist die Realisierung eines Wunders, wobei der Übergang vom Irdischen zum Himmlischen aus der Innensicht der Troika erlebt werden muss, damit der Sinn dieses Fluges klar wird.

W. Schivelbusch macht in der Analyse der ersten „Eisenbahntexte“ folgende Beobachtung: die ersten Fahrten mit der Eisenbahn werden einerseits in Termini der Ballistik beschrieben (wie etwa der Vergleich des Zuges bzw. seiner Geschwindigkeit mit der Kanonenkugel, die metaphorische Transformation des Zugreisenden in einen Mechanismus, einen physischen Gegenstand, die Transformation des Zuges selbst in einen Geschoß). Andererseits wird die Wahrnehmung des Reisenden, der wie ein „Paket“ bloß „befördert“ wird, auch „mechanisiert“; nur die Größe, Form, Quantität und die Bewegung können jetzt wahrgenommen werden. Alle diese stereotypisierten Elemente in der Wahrnehmung der Eisenbahn sind schon in Gogol's Passagen zu finden – auch hier flimmert alles beim dämonischen Flug der Troika und dieses Flimmern flößt Furcht („наводящее ужас“) ein:

... что-то страшное заключено в сем быстром мельканье, где не успевает означиться пропадающий предмет...⁴⁹

... Etwas Schreckliches verbirgt dieses Flimmern, in dem der verschwindende Gegenstand keine Zeit hat, Umrisse zu bekommen...

Im Gogol'schen Mythologem „Raum“ erwiesen sich das Eigene und das Fremde als die Oppositionspaare in Termini „Vertikal vs. Horizontal“, „Statik vs. Dynamik“, „Zentrum vs. Peripherie“; die „Anderen“ („Völker und Länder“) stehen unbewegt („vertikal“, „Statik“) und bilden einen Gegensatz zu dem „Eigenen“, das sich bewegt (*katit'sja*) und die horizontale Fläche besetzt. Der Punkt, wo sie sich kreuzen könnten, wird ins Unendliche verschoben: Die

⁴⁹ Н. Гоголь, *Мёртвые души*, т. 6, стр. 246.

„Anderen“ „treten zur Seite“ durch die Erweiterung des Raums (*postoranivajutsja*) und bleiben dabei immer am Rande dieser horizontalen Fläche.

„Rus'-Troika“ ist der Weg in einen unendlichen Raum, der Weg, der retrospektiv vom Kutschenrad hinterlassen wird. Den Zugang zu den Charakteristiken dieses Raums bietet die Gestalt der russischen *ptica-trojka* / „Vogel-Troika“, die nach Dostoevskij und Rozanov nur das Simulakrum der Bewegung bildet, die Vogel-Troika sei hinsichtlich des europäischen Kulturraums und seines Lebensrhythmus gesehen feindlich, täuschend, gefährlich, kulturell nicht gerechtfertigt und ontologisch nicht geprüft.

3. Raumbegriff im Russischen Reich und Selbstprojektionen

Что пророчит сей необъятный простор? (Н. Гоголь, *Мёртвые души*)
Was verheißt diese unermessliche Weite? (N. Gogol', *Die Toten Seelen*)

Nachdem im letzten Kapitel die Rolle der Troika als primäres Verkehrsmittel Russlands in der „vor-eisernen“ Epoche betrachtet wurde, sollen einige Gedanken über den Zusammenhang zwischen dem Konzept „russischer Raum“ bzw. „Raum Russlands“ als Kombination bestimmter kultureller und literarischer Klischees und der Modellierung der Welt in der russischen Literatur vorgestellt werden. Darüber hinaus wird der Begriff „Raum“ im Sinne eines semiotischen Modells und nicht in irgendeinem geographischen Sinne verwendet. Es handelt sich dabei um einen identifikatorischen Komplex konventioneller Art, der sich von dem objektiv Existierenden wesentlich unterscheidet. Dieser Raum generiert mytho- bzw. psychopoetische Bilder; die Varianten des Raum-Mythos in der russischen Kultur enthalten eine bestimmte Auswahl bevorzugter Elemente und bedingen eine bestimmte ideologische bzw. affektive Lektüreoptik. Sie werden als Träger ideologischer Positionen in den unterschiedlichen historischen Perioden sichtbar – hier wird der bis in die 1850er reichende Zeitraum, d.h. bis zu jenem Zeitpunkt, an welchem der Einfluss der Eisenbahn an Kraft gewinnt und die Troika aus dem Zentrum an die Peripherie der Verkehrswelt verdrängt, untersucht.

3.1. Hauptparameter in der Darstellung der russischen Landschaft

Есть один факт, который властно господствует над нашим историческим движением, который красною нитью проходит через всю нашу историю, который содержит в себе , так сказать, всю её философию, который проявляется во все эпохи нашей общественной жизни и определяет их характер, который является в одно и то же время и существенным элементом нашего величия, и истинной причиной нашего умственного бессилия: это – факт географический. (П. Чаадаев, *Апология сумасшедшего*)

Eine Tatsache herrscht über unsere historische Bewegung; wie ein roter Faden durchzieht sie unsere ganze Geschichte, sie enthält sozusagen, ihre ganze Philosophie, sie macht sich in allen Epochen unseres Gesellschaftslebens bemerkbar und bestimmt ihren Charakter, der gleichzeitig ein wesentliches Element unserer Größe und ein echter Grund unseres geistigen Unvermögens ist: Diese Tatsache ist von der Geographie bedingt. (P. Čaadaev, *Apologie eines Wahnsinnigen*)

Die Symbiose von Geographie und Literatur ergibt eine Reihe sich bewegender Bilder, auf denen unbekannte Städte und Länder, sich ändernde Landschaften und wechselnde Jahreszeiten mit der Geschwindigkeit des ausgewählten Verkehrsmittels einander ablösen. Einmal in die Literatur eingedrungen, hat das Reisen diese verändert – als Reaktion darauf entstanden neue Genre (Reiseberichte, -briefe, -skizzen und -tagebücher) und Kanons, -Rahmen, in denen über das Reisen reflektiert wurde, wobei immer wieder ein Versuch unternommen wurde, den Raumbegriff zu definieren. Die ersten Versuche, über die Eigenart des Charakters der nationalen Landschaft zu reflektieren, wurden im Klassizismus und danach in der Romantik unternommen.

Zwei Merkmale in den Darstellungen des russischen Raums sind hervorzuheben, dabei tritt das eigene Land in der Regel nicht als eine geographische, sondern als staatliche Einheit auf. Russland wird einerseits, trotz des jahrhundertlangen Drangs nach Süden und Osten, als nordisches Land mit poetischen Übertreibungen der Kälte dargestellt, so dass seine poetisierte Position auf der Landkarte auf den Breiten Grönlands zu situieren ist. Dem Dichter scheint das eigene Land trotz axiomatischer Heimatliebe ästhetisch fremd und unerforscht - er selbst ist an seine eisigen Winde nicht gewöhnt:

Звонками только что гремя, / И день, и ночь по снеговой пустыне / Спешу к вам голову сломя.⁵⁰
Mit dem Läuten der Glöckchen, / Tag und Nacht durch die Schneewüste / eile ich mich Hals über Kopf zu Ihnen.

Andererseits wird, als zweites Merkmal im Prozess der Poetisierung des russischen Raums, seine territoriale Größe hervorgehoben, die durch eine Aufzählung von extrem entfernten Punkten erreicht wird:⁵¹

Чертёж земли Московской; наше царство / Из края в край. Вот видишь: тут Москва, / Тут Новгород, тут Астрахань. Вот море, / Вот пермские дремучие леса, / А вот Сибирь.⁵²
Der Entwurf des Moskauer Reiches / Von einer Grenze zur anderen. Da siehst du: / Hier ist Moskau. / Da ist Novgorod, da ist Astrachan'. Hier ist das Meer, / Hier sind Permer Urwälder / Und da ist Sibirien.

[...] Или от Перми до Тавриды, / От финских хладных скал до пламенной Колхиды, / От потрясённого Кремля / До стен недвижимого Китая...⁵³
Oder von Perm' bis zu Tauris, / Von finnischen kalten Felsen bis zur feurigen Kolchis, / Vom erschütterten Kreml / bis zu den Mauern des unbeweglichen Chinas.

Die Dichtung entwirft ein absolutes Raumkonzept, in welchem dem Menschen die Fähigkeit zu aktiver Gestaltung seiner Umwelt abgesprochen und demzufolge dem Raum eine eigene Realität zugesprochen wird. Seit dem Ende des 18. Jhs. wird Russland in der Dichtung als

⁵⁰ А. Грибоедов, *Горе от ума*, стр. 27.

⁵¹ Mehr darüber bei М. Ёрštejn (1990 : 197 ff.)

⁵² А. Пушкин, *Борис Годунов*, т. 4, стр. 243.

⁵³ А. Пушкин, *Клеветникам России*, т. 2, стр. 340.

staatlicher Koloss dargestellt, der sich nach allen Seiten ausbreitet. Die Staatsgrenzen und die Nachbarländer existieren zwar, werden aber nicht als real wahrgenommen:

Хоть три года скачи, ни до какого государства не доедешь...⁵⁴

Auch wenn man drei Jahre reitet, wird man keinen anderen Staat erreichen...

Der Topos der Unüberschaubarkeit des russischen Raums wird zum Leitmotiv der Dichtung, unabhängig davon, ob der Autor den Slavophilen oder den Westlern nahe steht. P. Čaadaev ist wahrscheinlich der einzige, bei dem die Dimensionen des russischen Reiches kein Gefühl des Stolzes erwecken, und der ironisch bemerkt:

...Если бы мы не раскинулись от Берингова пролива до Одера, нас и не заметили бы...⁵⁵

...um die Anderen dazu zu zwingen, uns wahrzunehmen, mussten wir uns von der Beringstraße bis zur Oder in die Länge ziehen...

Ein Nichtvorhandensein von Merkmalen wird zum Hauptmerkmal der russischen Geographie, das *pustoe mesto* („leere Stelle“), P. Čaadaevs Diktum von Russland, wird zum meistzitierten Topos des russischen nationalen Diskurses und zur kulturellen Obsession.

Das Überwinden der staatlichen Grenzen war nie real mit der Geschwindigkeit von Fortbewegungsmitteln bzw. der Beweglichkeit der Gedanken verbunden – traditionell handelte es sich um das gewalttätige Eindringen in das Fremde. Anstatt Wege zu bauen oder den Raum intellektuell zu erforschen, verfolgte man immer ein einfacheres Modell des Umgangs mit dem Raum – eine primitive Besatzung anstatt einer denkbaren Beseitigung von *bezдороž'e i razgil'djastvo*⁵⁶ („Wegelosigkeit und Schlamperei“).

Der territoriale Überfluss erzeugt eine gewisse Entropie der Gefühle, die Unmöglichkeit den richtigen Platz zu finden, hat semantisch die Entstehung des Wortes *neprikajannost'* zur Folge und bewirkt die Lust am Ortswechsel - an oft fieberhaften und chaotischen Fahrten (vgl. M. Lermontovs Selbstbezeichnung als „гонимый миром странник“, „von der Welt getriebener Wanderer“). Ein Anhalten auf dem Weg wird metaphorisch als mentaler Tod interpretiert (vgl. bei F. Sologub „Если не сможем идти, / Вместе умрем на пути, / Вместе умрем...“,⁵⁷ „Wenn wir nicht mehr gehen können, / werden wir beide auf dem Weg sterben, / wir werden zusammen sterben“).

Das Überwinden der endlosen Räume und Entfernungen erscheint als altes Phantasma. Das schnelle Reisen, von Gogol' als Ethnostereotyp diagnostiziert („какой же русский не любит быстрой езды?“, „Welch ein Russe liebt es nicht, schnell zu fahren?“), und die Sehnsucht nach dem Wegfahren bzw. dem *skitanie* („Wandern“) bleiben im nationalen Bewusstsein ein

⁵⁴ Н. Гоголь, *Ревизор*, т. 4, стр. 12.

⁵⁵ А. Чаадаев, *Философические письма*, стр. 47-48.

⁵⁶ Formuliert von Ostap Bender als Formel des russischen Lebensmodus in *Zolotoj telënok* (*Das Goldene Kalb*).

⁵⁷ Ф. Сологуб, *В поле не видно ни зги*, стр. 186.

Privileg der Russen,⁵⁸ obwohl eine leise Stimme immer wieder dies bestreitet. Sogar die russische Lust am Reisen bzw. die Möglichkeit des Reisens in diesem Land wird mit Fragezeichen versehen – selbst noch der Autor der *Pis'ma russkogo putešestvennika (Briefe des russischen Reisenden)* äußert sich:

По Росиии путешествовать? По России можно только передвигаться по крайней необходимости.⁵⁹
Reisen durch Russland? Durch Russland kann man sich nur bei äußerster Notwendigkeit bewegen.

Diese Bemerkung erlebt eine weitere Entwicklung in der Lebensweisheit Il'ja Il'ič Oblomovs – eine Reise wird in seinen Augen zu einer neuen Art Heldenfahrt mit unbestimmtem Ausgang.⁶⁰

Das ambivalente Verhältnis russischer Schriftsteller zum eigenen Lebensraum (detaillierter beschrieben in V. Otrošenko, 2004⁶¹) wurde von dessen gigantischen Dimensionen bestimmt: Čaadaev gehörte zu den ersten, die Reflexionen über den Sinn des russischen Raums und den Einfluss der Landschaft auf die Mentalität des Volkes anstellten. Nach Merežkovskij's Auffassung sah Puškin in der russischen Natur das, was später Dostoevskij im russischen Charakter entdeckt hat: die unwiderstehliche Neigung zur Zerstörung und eine dämonische Zügellosigkeit:

То же буйство разрушительных демонических сил – в русской метели и в русском мятеже, революции. [...] В русской физике - равнина, а в русской метафизике - равенство. Плоская земля России, а над нею - снежная буря; плоская душа революции, а над нею - буря "бесов".⁶²
Dieselbe Gewalttätigkeit der zerstörerischen dämonischen Kräfte – im russischen Schneesturm und in der russischen Revolution. In der russischen Physis – die Ebene, und in der russischen Metaphysik – die Gleichheit. Über der flachen russischen Landschaft weht der Schneesturm, über der flachen Seele der russischen Revolution - der Sturm der „Dämonen“.

Der von M. Bachtin eingeführte Begriff *chronotop*, in welchem der Zeit die Priorität zugewiesen wird, scheint in Bezug auf die russische Zivilisation eine gewisse Korrektur zu brauchen: nach M. Épštein würde der Begriff *topochron*, in dem der Raum am Gewicht gewinnt, besser den lokalen Verhältnissen Russlands entsprechen. *Topochron* ist ein raum-

⁵⁸ Vgl. bei N. Berdjajev (N. Berdjajev (3), 1990 : 17):

Русской душе не сидится на месте, это не мещанская душа, не местная душа. В России, в душе народной есть какое-то бесконечное искание...

Die russische Seele kann nicht an einem Ort bleiben, sie ist keine spießbürgerliche Seele, keine an einen Ort gebundene Seele. In Russland ist der Volksseele ein unendliches Suchen eigen...

⁵⁹ Н. Карамзин, *Письма русского путешественника*, стр. 153.

⁶⁰ I. Gončarov, *Oblomov*, Teil 1, Kap.6.

⁶¹ Vgl. V. Otrošenko (2004 : 46)

Не подлежит сомнению, что в России сознание писателя на протяжении нескольких веков переживает три момента, связанных с государственным пространством: 1) постоянное изменение размеров страны; 2) непреодолимость пространства, занятого государством 3) неопределённость очертания государственных границ.

Es ist nicht zu bezweifeln, dass das Bewusstsein des Schriftstellers in Russland während einiger Jahrhunderte drei Momente, die mit dem staatlichen Raum verbunden sind, durchlebt: 1) ständige Veränderung der Dimensionen des Landes; 2) Unüberwindlichkeit des vom Staat besetzten Raums; 3) unbestimmte Konturen der staatlichen Grenzen.

⁶² Д. Мережковский, *Царство Антихриста*, стр. 493-494.

zeitliches Kontinuum, eine kulturhistorische Sphäre, in welcher der Raum die wichtigere Rolle spielt, als die Zeit. Nach M. Ėpštejns Theorie wird in Russland die Zeit vom Raum – physischen und metaphysischen – verdrängt, wobei der Prozess der historischen Entwicklung nach den Gesetzmäßigkeiten des Versenkens des großen geographischen Körpers in die historische Umgebung abläuft. Der Topos „verschlingt“ den Chronos, der Chronos strebt nach Null, nach Plötzlichkeit des Wunders, nach blitzschneller Entstehung des Revolutionären und Eschatologischen, und der Topos – nach einer Unüberschaubarkeit des Staates, nach einem Operieren mit den Begriffen wie „Kontinent“ oder „die ganze Welt“. Im Fall Russlands steht die Zeit unter der Macht des Raums – sie wird „verräumlicht“. Folgendes Phänomen konkretisiert diese Beobachtung: In den Zeiten der Expansion des Russischen Reiches war der Fluss der historischen Zeit kaum merkbar, der Verlust von Territorien fiel dort mit der Beschleunigung der Zeit zusammen.

3.2. Bewegung im russischen Raum und Ursachen nationaler *toska*

Dem von außerhalb kommenden Betrachter erscheint Russland als Rätsel, dem man sich mit gewöhnlichen Wertmaßstäben nicht nähern kann (das russische Labyrinth der Bedeutungen hat am Eingang das vielversprechende Begrüßungsschild „Что русскому хорошо, то немцу – смерть“, „Was für einen Russen gut ist, erweist sich für einen Deutschen als der Tod“). Alle Berichte ausländischer Reisender widmen dem Reisen auf russischen Wegen unzählige Passagen, in denen Reflexionen über russische Landschaften und über die russische Seele gekoppelt sind. In einem Punkt stimmen alle Berichte überein: Das grenzenlose, flache Land erweckt das Gefühl eigener Verlorenheit und Hilflosigkeit, die trübe Leere verschlingt den Reisenden, über dem nur Tod und Winter schweben. Marquis de Custine beschreibt folglich den Großen Sibirischen Weg:

Что за страна! Бесконечная, плоская, как ладонь, равнина без очертаний; вечные болота, изредка перемежающиеся ржаными полями да чахлым овсом. [...] По этой стране без пейзажей текут реки огромные, но лишённые намёка на колорит. [...] От рек веет тоской, как от неба, которое отражается в их тусклой глади. Зима и смерть, чудится вам, бесценно парят над этой страной. Северное солнце и климат придают могильный оттенок всему окружающему. Спустя несколько недель ужас закрадывается в сердце путешественника. Уж не похоронен ли он заживо, мерещится ему...⁶³

Was für ein Land! Endlos, flach wie der Handteller, Flachland ohne Umrisse; ewige Sümpfe, die sich nur selten mit Roggen- und spärlichen Haferfeldern abwechseln. [...] In diesem Land ohne Landschaften fließen riesige Flüsse, ohne jegliche Tendenz zum Malerischen. [...] Von diesen Flüssen weht es nach Schwermut, genauso wie vom Himmel, der sich in ihrem dunklen Wasser widerspiegelt. Winter und Tod, scheint es, schweben ständig über diesem Land. Die nördliche Sonne und das Klima verleihen allem eine Grabschattierung. Nach einigen Wochen ergreift die Furcht das Herz des Reisenden. Es scheint ihm, er sei hier lebendig begraben...

⁶³ А. де Кюстин, *Россия в 1839 году*, стр. 623-624.

Diesem Autor kann vorgeworfen werden, dass sein „Bericht“ noch vor seiner Reise verfasst und am Ort nur teilweise korrigiert wurde, sowie dass demnach sein Russland einer „idée faite“ entspräche und tendenziös sei, ohne mögliche Option der Verbesserung. Das Tagebuch von Germaine de Staehl hingegen ist in dieser Hinsicht nahezu makellos und hat einen gewissen Anspruch auf Objektivität. Immer wieder ist ein ambivalentes Phänomen zu finden: das Reisen mit großer Geschwindigkeit erscheint in der Tat als ein Auf-der-Stelle-Treten, so monoton seien das Land und seine Natur. Die Leere und Todesruhe sind treue Begleiter des Reisenden, der letztendlich sein Unternehmen als Alptraum erlebt:

Хотя двигалась я с большой быстротой, но мне казалось, что стою на месте: настолько природа страны однообразна. [...] Меня охватил своего рода кошмар, который приходит иногда ночью, когда кажется, что делаешь шаги и в то же время не двигаешься с места. Бесконечною казалась мне эта страна, и целая вечность нужна, чтобы её пройти [...] В России такой простор, что всё в ней теряется, даже дворцы, даже само население. Кажется, что мы проезжаем по стране, из которой ушли обитатели. Отсутствие птиц усиливает впечатление безмолвия. Всё тонет в необъятном пространстве, над всем царит оно и захватывает воображение подобно многим метафизическим идеям...⁶⁴

Obwohl ich mich mit hoher Geschwindigkeit fortbewegte, schien es mir trotzdem, dass ich auf derselben Stelle verbleibe: so eintönig ist die Natur dieses Landes. [...] Ich wurde von einer Art Alptraum ergriffen, wie in der Nacht, wenn man denkt, man macht Schritte und sich gleichzeitig von seinem Standpunkt nicht fortbewegt. Endlos schien mir dieses Land zu sein, eine Ewigkeit braucht man, um es zu bereisen. [...] In Russland ist der Raum so groß, dass alles sich in ihm verliert, sogar die Paläste und das eigene Volk. Es scheint, wir bereisen ein Land, das seine Bewohner verlassen haben. Die Abwesenheit der Vögel verstärkt das Gefühl der Wortlosigkeit. Alles versinkt in diesem unendlichen Raum, er herrscht über allem und reißt die Einbildungskraft ein, wie viele metaphysische Ideen.

Aus der Innenansicht erlebt man Russland als einen irrealen Traum, in dem der Raum selbst akustisch tot, sprachlos (*bezmolvie*) ist oder nur für kurze Zeit durch das Klingen der Troika-Glöckchen bzw. Hufengetrappel belebt wird;⁶⁵ die Armseligkeit seiner Landschaft ist *per definitionem* Objekt seiner Liebe und wird in der Dichtung in apophatischen Termini

⁶⁴ Ж. де Сталь, 1812 год. Баронесса де Сталь в России, стр. 25-28.

Das Gefühl des erlebten Alptraums angesichts russischer Weiten ist nicht nur für die reisenden Ausländer charakteristisch – auch der Bürger des Russischen Reiches scheint nicht daran gewöhnt zu sein: M. Saltykov-Ščedrin berichtet in der Miniskizze *Doroga* (Straße, am Ende von *Gubernskie očerki, Skizzen aus dem Gouvernement*, 1857) von seinen Gefühlen:

Господи! Да скоро ли станция?... [...] и кажется утомленному путнику, что вот-вот встанет мертвец из-под савана... [...] Грустно. А грустно потому, что кругом все так тихо, так мертво, что невольно и самому припадает какое-то страстное желание умереть... (М. Салтыков-Щедрин, *Дорога*, т. 1, стр. 462-466).

Mein Gott! Wann kommt man endlich an der Poststation an?... [...] Und der müde Reisende wird von der Vision heimgesucht, als ob gleich ein Toter im Leichenhemd aufstehen würde... [...] Es ist traurig. Es ist deswegen traurig, weil um dich herum eine tödliche Ruhe herrscht, und unwillentlich wird man von einem leidenschaftlichen Wunsch ergriffen, selber zu sterben...

⁶⁵ Vgl. bei I. Kol'cov:

[...] и колокольчик почтовой, / Звения над тройкой удалой, / На миг молчанье прерывает“, (*Ночлег чумаков*, т. 1, стр. 55).

... und das Postkutschenglöckchen, / das über die kühne Troika läutet, / unterbricht für einen Augenblick das Schweigen. (*Übernachtung der Frachtfuhrleute*)

oder bei A. Apuchtin:

Позднею ночью, равниною снежной / Еду я – тихо, Всё в поле молчит... / Глухо звучат по дороге безбрежной / Скрип от полозьев и топот копыт (А. Апухтин, *Дорожная дума*, стр. 109).

In der späten Nacht, auf der schneebedeckten Ebene / fahre ich leise, alles schweigt im Feld... / das Geknarre von Schlittenkufen und das Pferdegetrappel sind / dumpf auf dem endlosen Weg zu hören. (*Reisegedanke*)

beschrieben (vgl.: *nejarkij* („nicht lebhaft“), *nevzračnyj* („unansehnlich“), *neprichotlivyj* („anspruchlos“), *neživopisnyj* („nicht malerisch“). Wesentlich in der russischen Tradition ist die Tatsache, dass gerade unspektakuläre, unansehnliche Details und Eigenschaften der Natur als wertvoll erfahren werden, d.h. sie scheinen für die emotionale, affektive Sphäre bedeutungsvoll zu sein. Der flache, nackte Raum mit karger Natur wird oft als Ursache der russischen *toska*⁶⁶ („Spleen, Schwermut“) diagnostiziert:

...бедно, разбросанно и неприятно в тебе [...] ; не блеснут сквозь них вдали вечные линии сияющих гор, несущихся в серебряные ясные небеса. Открыто-пустынно и ровно все в тебе... [...] Ровнем-гладнем разметнулась на полсвета, да и ступай считать вёрсты.⁶⁷

... es ist arm, öde und ungemütlich bei dir. [...] In der Ferne glänzen keine ewigen Linien der scheinenden Berge, die sich zum silbernen hellen Firmament strecken... [...] Alles an dir ist offen und leer, wie eine unendliche Ebene streckst und breitest du dich über die halbe Erde: versuch's doch die Meilensteine zu zählen, ohne dass dir's vor den Augen flimmert!

Der Reisetopos formuliert sich in der ständigen Konfrontation von Reisetraumereien und der desillusionierenden, harten und holprigen Pragmatik des Transports: Schlaglöcher, rumpelnde und brechende Kutschen, betrunkene Fuhrmänner, fehlende Wechselferde. Die Markierungspfähle, ein unentbehrliches Attribut der russischen Reiselandschaft, begegnen dem Auge des Reisenden.⁶⁸ Sie verlieren sich am Horizont und vermitteln das Gefühl einer unaufhaltsamen Bewegung ohne Ende und Ziel - eines Sogs im namenlosen Gebiet, das sich mit einer Ahnung der eigenen Verlorenheit vermischt.

Am Anfang des 19. Jhs. sind, nach Radiščevs *Putešestvie*, Moskau und Petersburg als mythologische Topoi die Hauptparameter des soziokulturellen Raums - die mit zwei moralisch-ethischen Ansätzen assoziiert werden – bereits literarisches Kulturerbe. Griboedov und Puškin konzeptualisierten die zwei russischen Metropolen als ethische Kategorien, die es erlaubten, die Spezifik des nationalen Bewusstseins zu verstehen. Das binäre Modell des

⁶⁶ Wenn die russische karge Natur für die russische *toska* zuständig ist, sollen die unendlichen Räume für die „Weite der russischen Seele“ gesorgt haben - vgl. Čaadaevs „Wir sind nur ein geologisches Produkt der weiten Räume“ („Мы лишь геологический продукт обширных пространств“, П. Чаадаев, *Отрывки и афоризмы*, стр. 190) oder Svidrigajlovs Argumentation in *Schuld und Sühne*:

Русские люди вообще широкие люди, Авдотья Романовна, широкие, как их земля, и чрезвычайно склонны к фантастическому, к беспорядочному. (Ф. Достоевский, *Преступление и наказание*, т. 6, стр. 378).

Russische Menschen sind überhaupt großzügige Menschen, Avdot'ja Romanovna, sie sind großzügig, wie ihr Land, und sie haben einen Hang zum Fantastischen, zum Chaotischen.

Die zum Stereotyp des russischen Charakters gewordene „Weite“ (*širota*) erweckt in Dmitrij Karamazov eher ein Gefühl des Bedauerns: „нет, широк человек, слишком даже широк. Я бы сузил.“ („Nein, der Mensch ist großzügig, sogar zu großzügig. Ich würde ihn weniger großzügig machen.“)

⁶⁷ Н. Гоголь, *Мёртвые души*, т. 6, стр. 246.

⁶⁸ Die Markierungspfähle wurden alle Werst (1067 m) errichtet und durchnummeriert, die schwarzen Streifen auf Pfählen wurden oft in der Dichtung erwähnt, vgl. bei Puškin :

... только вёрсты полосаты попадаютс одне“ (*Зимняя дорога*, т. 2, стр. 159).

... nur gestreifte Markierungspfähle sind zu treffen ... (*Winterstraße*)

И вёрсты, теща праздный взор, / В глазах мелькают как забор. (*Евгений Онегин*, , т. 4, стр. 145).

Und Werst, den müßigen Augenblick belustigend, flimmern in Augen, wie ein Zaun (*Evgenij Onegin*)

russischen soziokulturellen Raums wird mit *Evgenij Onegin* überholt - das russische Weltmodell wird danach als triadisch geschildert und das literarische Raumdreieck wird durch das Landgut komplettiert, dessen Topographie durch die Entfernung zu beiden Hauptstädten charakterisiert wird (Tat'jana Larina fährt mit ihrer Mutter sieben Tage nach Moskau; Famusov verbannt seine Tochter ins Exil nach Saratov : „в деревню, в глушь, в Саратов“, „ins Dorf, in die Öde, nach Saratov“; Gončarov situiert sein Oblomovka so weit vom fremden Auge versteckt, dass seine Bewohner die Gouvernementsstadt an der Wolga für ihre „Kolchis und Herkulesssäulen“ halten).

Die Toponymie Russlands bietet eine große Auswahl fiktiv-symbolischer Ortschaften, angefangen von Tolstojs *Otradnoe, Roždestvenskoe, Pokrovskoe und Vozdviženskoe* über Gogol's *Všivaja Spes', Zadirajlovo-tož* bis Nekrasovs *Zaplatovo, Dyrjavino, Razutovo, Znobišino, Gorelovo, Neelovo, Neurožajko tož*. Die russische Geographie lässt sich bei Gogol' in Termini der euklidischen Geometrie beschreiben – sie besteht aus Geraden, Flächen, Winkeln etc. Čičikovs Besuch des N-Gouvernements ist nicht eine abgesonderte Anekdote, sondern ein Glied in einer Kette ähnlicher Reisen in andere „Winkel unseres Staates“.

Die Erweiterung des russischen Reiches scheint auf die nationale Landschaft einflusslos zu sein – Ural, Kaukasus und die Krim sind zu weit entfernt, um ins typisch Russische integriert zu werden. Russland bleibt nach wie vor ein flaches Land, das in der Dichtung mit zwei semantischen Feldern – dem der „Kargheit“ bzw. „Armut“ (*bednost'*) und des „Todes“ (*smert'*) - verbunden ist. Berge und das Meer gehören zum Grenztopos, zum Exotischen und treten vor allem in „Exillyrik“ auf.

Sibirien wirft einen selbständigen Komplex von Topoi auf, in dem dieses riesige Territorium immer aus der Perspektive der Kolonialpolitik betrachtet und in Termini des Nutzens beschrieben wird. Wenn M. Speranskij (u.a. Gouverneur Sibiriens zwischen 1819 und 1821) über Sibirien schreibt, drückt er eine weit verbreitete Meinung aus: Er beschreibt es als kulturell fremden Raum, der als Kulturraum dem europäischen Blick so gut wie bedeutungslos erscheine.

Die großen Räume des russischen Ostens bleiben bis zum Ende des 19. Jhs. eine gut verwaltete Kolonie, d.h. jener Ort, von welchem man das Nötige (z.B. Pelze), wie aus einer Art Rohstofflager, beziehen, und nach welchem man Unerwünschtes bzw. Abgestoßenes (z.B. Sträflinge) schicken kann. Dem Vertreter des Eigenen (sowohl weltlichen Personen wie Gouverneure und Offiziere, als auch Geistlichen), der es zu betrachten versucht, scheint Sibirien als etwas weit von ihm Entferntes, mit dem Effekt der umgekehrten Perspektive, in der die Maßstäbe und Proportionen verschoben sind. Das objektiv entfernte Moskau scheint

demzufolge näher zu sein, als Sibirien, wo der Berichterstatter bzw. der Erzähler sich zu diesem Zeitpunkt befindet. Die *Vita*-Literatur sibirischer Heiliger erarbeitet eine typisierte Darstellung Sibiriens, wobei es immer der fremde Charakter dieses Raums und das dadurch entstandene Gefühl der eigenen Abgeschiedenheit vom orthodoxen Zentrum hervorgehoben werden.

T. Todorov (*Die Eroberung Amerikas*, 1985) versteht Sibirien als das „geographische Andere“ Russlands, das wesentlich der Konstitution der eigenen kulturellen Identität dient; M. Bassin (*Invention Siberia*, 1991) spricht von vier Sibirienbildern, die auf der diachronen Achse zwischen dem 18. und dem 20. Jh. existieren, in bestimmten Zeiträumen koexistieren (19. Jh.) und sich ablösen. Im 18. Jh. gilt Sibirien noch als Kolonie, im 19. sind bereits zwei gegensätzliche Sibirienbilder verbreitet: Sibirien einerseits als das wüste Land der Verbannung, des Überlebens in lebensfeindlicher Umgebung am Beispiel der Dekabristen, und andererseits, als das gelobte Land, Projektionsfläche für Utopien bzw. als Territorium selbst, auf welchem das echte Russland bewahrt bleibt. Vom Zentrum betrachtet, wird Sibirien entweder als Norden, oder als asiatischer Osten identifiziert. Dabei entsteht in beiden Fällen eine Asymmetrie in der Beziehung Russland-Sibirien und der sibirische Raum wird als Ausgrenzungsraum definiert. Da die meisten literarischen Darstellungen Sibiriens aus der Verbannungs- bzw. aus einer politischen Oppositionsperspektive stammen, gewinnt der konkrete geographische Ort nur dann an Gewicht, wenn er Russland gegenüber gestellt wird. Auf diese Weise verwandelt sich Sibirien in einen neuen Lebensraum mit utopischen Qualitäten oder in eine potentiell bessere historische Alternative zu Russland. Im offiziellen Diskurs bleibt Sibirien bis Ende des 19. Jhs. kulturelle Peripherie, deren „Eisenbahneroberung“ erst in den 1880er Jahren beginnt.

4. Von den Anfängen bis zur Jahrhundertswende

4.1. Urszenen der russischen Eisenbahn

А теперь, где эти тройки?
Где их ухарский побег?
Где ты, колокольчик бойкий,
Ты, поэзия телег?
(П. Вяземский, *Памяти живописца Орловского*)
Und wo sind jetzt diese Troikas?
Wo ist ihr tollkühner Lauf?
Wo bist du, lebhaftes Glöckchen?
Wo bist du, Poesie der Bauernkutschen?
(P. Vjazemskij, *In Erinnerung an Maler Orlovskij*)

Die Uraufführung von P. Fëdorovs Vaudeville *Poezdka v Carskoe Selo po železnoj doroge* (*Eisenbahnreise nach Carskoe Selo*, 1838) wird fast zur unmittelbaren Antwort auf die Eröffnung der ersten russischen Eisenbahnlinie von St.Petersburg nach Carskoe Selo. Die Gattung des Vaudevilles entspricht dem damaligen „Zweck“ der Eisenbahn: Der erste russische Zug fährt seine Passagiere *iz stolicy v kabak*⁶⁹ („von der Hauptstadt in die Schenke“) – in den Vauxhall mit Getränken, Tanzflächen und Zigeunermusik. Im Laufe der 1840er Jahre entstehen zwei weitere Vaudevilles: V. Sollogubs *Priključenija na železnoj doroge* (*Abenteuer auf der Eisenbahn*, 1842) und N. Kulikovs *Neskol'ko let vperëd, ili železnaja doroga meždu Sankt-Peterburgom i Moskvoy* (*Ein paar Jahre, oder die Eisenbahn zwischen Sankt-Petersburg und Moskau*), veröffentlicht 1844, kurz nach dem Beginn der Bauarbeiten auf dieser Strecke. Die Eröffnung der Eisenbahn trifft auf eine bis jetzt unerhörte Resonanz in der Öffentlichkeit; alle Zeitungen schreiben darüber, die Lokomotivbilder verzieren sogar Bonbonpapier – die Bahn wird zum Inbegriff des „Maschinenzeitalters“. Von dem raschen und zuverlässigen neuen Verkehrsmittel gehen zahlreiche Impulse aus, so dass es als symbolisches Zeichen für die neue Zeit gewählt wird; die sich unablässig, ständig beschleunigende Bewegung entwickelt sich zu ihrem Merkmal. Die ersten Eisenbahnfahrten machen auf die Reisenden nicht weniger Eindruck, als die Bilder von *Arrivée d'un train à la gare* - des ersten Films der Gebrüder Lumière - auf seine Betrachter.⁷⁰ Die ersten Eisenbahnen

⁶⁹ N. Murav'ëv beklagt sich darüber in einem Brief an Nikolaj I. vom 3. Dezember 1838: Im Gegensatz zu den „zivilisierten Ländern“, in denen die Eisenbahn die industriellen Zentren verbinde, führe sie in Russland in die Schenke. Eine gewisse Rechtfertigung für die Eisenbahn könnte in dieser Hinsicht die Tatsache liefern, dass es in Carskoe Selo schon vor dem Bau der Bahnlinie eine Schenke gab (vgl. A. Achmatovas *Ode für Carskoe Selo*): Тут ходили по струнке, / Мчался рыжий рысак, / Тут еще до чугунки / Был знатнейший кабак. (A. Achmatova, *Царскосельская ода*, т. 2 (2), стр. 114.)

Ein fuchsroter Traber, / hier stand man stramm, / sehr berühmt war die Kneipe / vorm Eisenbahndamm.

⁷⁰ Vgl. Anfang von M. Kuz'mins *Germanija* (*Deutschland*):

С безумной недвижностью,
приближаясь,
словно летящий локомотив экрана,
яснее, крупнее,

waren Aufsehen erregende Neuigkeiten, Eröffnungen neuer Eisenbahnlinien zogen riesige Menschenmassen an. Verglichen mit den Ängsten und Hoffnungen, die durch das Erscheinen der Eisenbahn ausgelöst wurden, waren die späteren Luft- bzw. Raumschifffahrten fast gelassen aufgefasste und registrierte Ereignisse, die einer allgemein bekannten Prognose folgten.

Die ersten faktographischen Eisenbahntexte (wie Reiseberichte, Zeitungsartikel) enthalten informative Angaben, Wertungen und Deutungen des technischen Phänomens „Eisenbahn“ oder „Eisenbahnreise“, die in Form von essayistischen Darstellungen übermittelt wurden. Die Schilderung einer der ersten Fahrten zwischen Carskoe Selo und Pavlovsk enthält nicht nur die detaillierte Beschreibung des Zuges mit seinen heterogenen Waggonen, sondern weist auch auf den Ursprung des Neologismus *parovoz* hin:

Для чего тут собралась публика? Для того, чтобы ехать по «железной» дороге в «Павловск», в экипажах, движимых паровой машиной или паровозом», как называет эту машину писатель наш Н.И. Греч, наименовавший судно, движимое на воде силою паров, «пароходом», которому это название сохранилось [...]

Со временем Москва соединится с Петербургом также посредством железной дороги. Вот идет «паровоз» с трубой, из которой валит дым; машина тащит за собой несколько повозок, в которых помещается более 300 человек; сила равна силе 40 лошадей; в один час она пробегает пространство в 30 верст. От Царского до Павловска 5 верст пробегает ровно в 71/2 минут. К машине приделана труба другого рода, в нее, в продолжение пути, кондуктор трубит, остерегая зрителей. Длинная вереница экипажей прилагена к паровозу: вот огромный дилижанс, вот берлины, шарабаны (*Chars à bancs*), широкие крытые повозки с шестью рядами скамеек, на 5 человек каждая; вагоны, повозки открытые для помещения такого же числа пассажиров; вот огромные фуры и телеги для разной клади; вот ряд роспусков для перевозок животных, как-то: лошадей, коров, овец, телят и птиц домашних; вот чаны для разных жидкостей, буфеты для съестных припасов. Сядем в один из экипажей. Знак подан. Музыка заиграла, дым повалил из чугунной трубы паровоза; деревянные дома, речка промелькнули и убежали назад... Часовая стрелка едва успела пройти 71,5 минут и мы в Павловске. Посмотрите на колеса наших экипажей: средняя часть или внутренность состоят из чугуна, а наружность выкована из железа, чтобы они при быстрой езде не лопнули.⁷¹

Wozu hat sich das Publikum hier versammelt? Um auf dem „eisernen Weg“ nach Pavlovsk zu fahren, mit Kutschen, die von einer Dampfmaschine in Bewegung gesetzt werden. Unser Schriftsteller N.I.Greč nennt sie *parovoz*, so wie er zuvor das von Dampfkraft beschriebene Schiff *parochod* benannt hat, welches diesen Namen auch behalten hat. [...]

Mit der Zeit wird Moskau mit Petersburg mittels einer Eisenbahn verbunden werden. Da fährt ein *parovoz* mit Rohr, aus dem der Rauch in dicken Wolken aufsteigt; die Maschine zieht hinter sich einige Wagen, in denen über 300 Personen Platz finden; ihre Kraft beträgt die von 40 Pferden, in einer Stunde überwindet sie 30 Werst. Die fünf Werst, die Carskoe Selo von Pavlovsk trennen, legt sie in genau 71,2 Minuten zurück. An die Maschine ist noch ein Rohr angebracht, und zwar eines anderer Art. In dieses Rohr bläst der Schaffner die ganze Zeit während der Fahrt, um die Schaulustigen zu warnen. Eine lange Reihe von Kutschen ist an den *parovoz* angebracht: da ist eine große *Diligence*; da sind Berliner; *char-à-bancs*, breite überdachte Wagen mit sechs Bankreihen, von denen jede für fünf Personen bestimmt ist; Waggonen, Wagen ohne Dach für die Beförderung

круглее,
лицо. (М. Кузмин, *Германия*, т. 3, стр. 493.)
Mit wahnsinniger Unbeweglichkeit,
sich annähernd,
wie die fliegende Lokomotive des Bildschirms,
deutlicher, größer,
runder
erschien das Gesicht.

⁷¹ Bericht von N. Burjanov, zitiert nach K. Finkelštejn
(http://www.finkelstejn.narod.ru/Tsarskoye_Selo/Gorod)

derselben Anzahl von Fahrgästen; da sind riesige Fuhrwerke und Kastenwagen für allerlei Güter; da ist eine Reihe von einachsigen Anhängern für den Viehtransport, und zwar Pferde, Kühe, Schafe, Kälber und Hausgeflügel; da sind Kübel für vielerlei Flüssigkeiten und Buffets für Lebensmittelvorräte. Steigen wir in einen der Wagen ein! Das Abfahrtszeichen ist gegeben. Die Musik ertönt, der Rauch fängt an, aus dem gusseisernen *parovoz*-Rohr aufzusteigen; hölzerne Häuser, ein kleiner Fluss sind vorbei geflogen und zurückgelaufen... Der Uhrzeiger hat kaum 71,5 Minuten gezählt und wir sind schon in Pavlovsk. Schauen Sie auf die Räder unserer Wagen: der mittlere Teil oder das Innere besteht aus Gusseisen, aber die Außenseite ist aus Eisen geschmiedet, damit sie bei schneller Fahrt nicht platzt.

In den ersten Jahren des Eisenbahnbaus wird die Idee der Eisenbahn mit dem Vergnügen gekoppelt: Nach der fast rituellen Hast und Aufregung der Abfahrt verlässt der „blasse“ Hauptstadtbewohner den steinernen, geometrisch organisierten Raum, um eine Stunde später aus dem Zug in die „Natur“, in Pavlovsk auszusteigen; dabei erlebt der Reisende eine vollkommen neue Raum-Zeit-Beziehung: Ferne und Distanzen werden relativ und für jedermann „erfahrbar“. Die Erfahrung von Reise verändert sich: nur selten ist die Dauer der Reise durch topographische Gegebenheiten oder von Klima abhängig, ansonsten ist die Reise nach dem Fahrplan bestimmt und bequem. Die Reise auf Eisenbahnstrecken wird jetzt jederzeit möglich – die spöttische Anmerkung Vjazemskijs, obwohl noch immer aktuell, verliert ihre universelle Gültigkeit:

Свободна русская езда / В двух только случаях: / когда наш Мак-Адам или Мак-Ева / Зима свершит, / треща от гнева, / Опустошительный набег, / Путь окуёт чугуном льдистым, / И запорошит ранний снег / Следы её песком пушистым. / Или когда поля проймёт / Такая знойная засуха, / Что через лужу может вброд / Пройти, глаза зажмуря, муха.⁷²

Frei ist die russische Fahrt / nur in zwei Fällen: / wenn unser McAdam oder unsere McEva / d. h. der Winter vor Wut tobend / seinen vernichtenden Angriff vollendet hat, / wenn er den Weg mit eisigem Gusseisen festbindet / und wenn seine Spuren / der Fröhschnee mit weichendem Sand verdeckt, / Oder wenn die Felder / von der heißen Dürre so erstarrt sind, / dass die Pflüze durchwaten / nur die Fliege mit geschlossenen Augen kann.

Obwohl die erste Linie kaum 40 km beträgt, scheint sie die Gestalt des Lebens und somit die Weltanschauung verändert zu haben. Die „Erfahrung“ der Eisenbahn verändert unter anderem das Empfinden der geographischen Ferne; mit stetig wachsender Geschwindigkeit rücken entlegene Orte auf den „Raum-Erforscher“ zu, das Exotische ist jetzt auf Armeslänge zu finden. Durch die Geschwindigkeit wird die Welt verdichtet, ohne dass sich etwas in ihrer Ordnung von der Stelle rührt. Die ersten Verluste der Wahrnehmung – die Verflüchtigung der Landschaft und eine Reizüberflutung - werden bald nicht mehr als solche empfunden, weil ein neues Sehgefühl entdeckt wird. Dem Auge wird ermöglicht, über einen weiten Raum zu schweifen und dadurch das bisher Unentdeckte und Geheimgebliebene zu erforschen. Das Rattern der Räder und das Komprimieren der Landschaftsbilder wirken wie ein Arkanum, wie eine Prelude, welche sich in einem Konzert in Pavlovsker Bahnhof im Wiener Walzer auflöst.

⁷² П. Вяземский (1), *Станция*, стр.175.

Nach wie vor ist in *Evgenij Onegin*, dieser „Enzyklopädie des russischen Lebens“ nur ein einziger Vers vorhanden, der keinen Kommentar benötigt und zwar „Теперь дороги наши плохи“ („Jetzt sind unsere Wege schlecht“).

Der Dichter N. Kukol'nik schreibt am 4. Juni 1838 an M. Glinka:

Для меня железная дорога – очарование, магическое наслаждение. В особенности была приятна вчерашняя поездка в Павловский вокзал, вчера же впервые открытый для публики...⁷³
Für mich ist die Eisenbahn eine Zauberei, magischer Genuss. Besonders angenehm war die gestrige Fahrt zur Pavlovsker Station, die erst gestern für das Publikum eröffnet worden war...

1840 erscheint in M. Glinkas musikalischen Zyklus *Proščanie s Peterburgom* (*Abschied von Petersburg*) sein *Poputnaja pesnja* (*Reiselied*), ein Jubellied auf die Eisenbahn, das die Atmosphäre der Bahnhofshast und des nervösen Wartens, den Triumph des neuen Verkehrsmittels und der Geschwindigkeit (schneller als die Freiheit bzw. der Willen *pušče voli*, doch langsamer als die geheimen Gedanken) verkörpert. Dieser Wettlauf der Eisenbahn mit mentalen Vorgängen wird 1857 von N. Dobroljubov in *Ja k miloj nesu's...* (*Ich eile zu meiner Lieben*) (vgl. „Летит паровоз, точно вихорь степей, / Но мысль и его обгоняет...“⁷⁴, „Die Lokomotive fliegt, wie der Steppenwirbelwind, / Aber der Gedanke überholt sogar ihn...“) oder 1842, von V. Belinskijs in seinem Brief an A. Bakunin (vgl. „никакой паровоз не удовлетворил бы полёту души моей“⁷⁵, „keine Lokomotive würde den Flug meiner Seele befriedigen“) aufgegriffen. Im Gedicht Kukol'niks bilden fünf aufeinander folgende Substantive („Пестрота, разгул, волнение, ожидание, нетерпение“, „Farbenvielfalt, Entfesselung, Aufregung, Warten, Ungeduld“) ein perfektes Paradigma der Bahnhofsatmosphäre. Rein metrisch wird im Refrain der Prozess des Anfahrens und des Geschwindigkeitsanstiegs illustriert – das Gedicht vermeidet Eintönigkeit, indem es Verse verschiedener Länge nebeneinanderstellt werden und sich kurze und lange rhythmische Einheiten abwechseln:

Дым столбом – кипит, дымится / Пароход... / Пестрота, разгул, волнение, / Ожидание, нетерпение... / Православный веселится / Наш народ. / И быстрее, шибче воли, / Поезд мчится в чистом поле...⁷⁶
Rauchsäule – die Lokomotive / Kocht und raucht... / Farbenvielfalt, Entfesselung, Aufregung / Warten, Ungeduld... / Zur Freude / unseres orthodoxen Volkes. / Und schneller, als der Willen, / Fährt der Zug im freien Feld...

In diesem Gedicht wird bewusst das Thema des Metalls ausgelassen; der Zug saust durch das freie Feld, allein getrieben vom Willen der Liebe, ohne Gleise und strikten Fahrplan. Im Gegensatz zur Troika-Bewegung ist für die Eisenbahn die Komponente des im Voraus bestimmten Weges, der Prädestination kennzeichnend (dies ist für die spätere Entwicklung des Eisenbahnthemas von besonderer Wichtigkeit). In Kukol'niks Gedicht wird dieses Eisenbahnmerkmal dagegen ignoriert.

⁷³ zitiert nach K. Finkelštejn ([http:// www.rfinkelsteyn.narod.ru/Tsarskoye_Selo/Gorod](http://www.rfinkelsteyn.narod.ru/Tsarskoye_Selo/Gorod))

⁷⁴ Н. Добролюбов, *Я к милой несусь...*, стр. 92.

⁷⁵ zitiert nach М. Alekseev (1972 : 78).

⁷⁶ Н. Кукольник, *Попутная песня*, стр. 67.

Bei Kukol'nik finden sich auch die Keime der „Eisenbahn“-Liebeslyrik, da bereits das Pathos der Distanzüberwindung zwischen den Geliebten behandelt wird; Rendezvous im Zug hingegen (bzw. auf dem Bahnsteig, am Bahnhof) sind noch nicht erfunden:

Не воздух, не зелень страдальца манят, - / Там ясные очи так ясно горят, / Там полны блаженства минуты свиданья, / Так сладки надеждой часы расставанья...⁷⁷

Nicht mal die frische Luft oder das Grüne locken den Leidenden an, - / Dort glühen so hell die Augen, / Dort sind Minuten der Begegnung mit Wonne gefüllt und / die Abschiedsstunden sind süß von der Hoffnung...

Die spezifische Art der Zugbewegung kombiniert mit den rasch einander ablösenden Landschaftsbildern erweckt Eifersuchtsgedanken („Коварные думы мелькают дорогой“, „Heimtückische Gedanken blitzen bei der Fahrt auf“), die dann in L. Tolstojs *Krejcerova sonata* (*Kreuzersonate*) ausführlich von Pozdnyšev analysiert werden: *podragivanie poezda* („das Zittern des Zuges“) und seine „physiologische“ Motorik wirken auf ihn in der gleichen Weise wie Beethovens Musik *v gostinnoj sredi dekol'tirovannych dam* („im Salon unter den dekolletierten Damen“) und inspirieren zum Mord).

Poputnaja pesnja ist dadurch interessant, da er der bekannteste lyrische auf die Eisenbahn bezogene Text der Epoche war, der im darauffolgenden Jahrhundert eine rituelle Rolle in dem ein Mal für alle bestimmten Katalog „dem Volke naher“ klassischer Musikwerke spielte. Das zu dieser Zeit nicht mehr orthodoxe, sondern sowjetische Volk hatte den Zug aus Glinkas Lied mit dem anderen „Zug“ zu assoziieren. Der Vers „православный веселится наш народ“ („unser orthodoxes Volk vergnügt sich“) wurde in die neue Realität übersetzt und verlor seine religiöse Komponente zugunsten der ekstatischen Freude („веселится и ликует наш народ“, „unser Volk vergnügt sich und jubelt“), da der Ausdruck „unser Volk“ erschöpfend sowjetische Identität definierte. E. Petrušanskaja sieht in ihrer Analyse von I. Brodskijs *Predstavlenie* (*Die Aufführung*) (besonders die Verse „В чистом поле мчится скорый с одиноким пассажиром“, „im freien Feld saust der Schnellzug mit dem einsamen Fahrgast“ und der folgenden) eine Reminiszenz an *Poputnaja pesnja*. Diese Verse sind ein zwar verkleidetes, aber dennoch verständliches Signal für einen der „Eisenbahnreise nach russischer Art“⁷⁸ erfahrenen Leser; der Autor verweist auf einen bestimmten Verhaltenskode

⁷⁷ Ebd.

⁷⁸ Bei I. Brodskij lesen wir:

И нарезанные косо, как полтавская, колёса, / С выковыренным под Гдовом пальцем стрелочника жиром / Оживляют скатерть снега, полустанки и развилки / Обдавая содержимым опрокинутой бутылки. (И. Бродский, *Представление*, т. 3, стр. 114.)

Und schief, wie Poltaver Wurst, geschnittene Räder / mit dem bei Gdov von einem Weichenwärter heraus gestocherten Speck, / sie beleben die Tischdecke des Schnees, / die kleinen Bahnstationen und Gabelungen, umgeben sie mit dem Gestank der umgekippten Flasche.

Termini aus dem Paradigma „Zecherei“ bzw. „Zecherei im Zug“ werden hier für die ganze Eisenbahnreise verwendet (Zugräder – Wurstscheiben, heraus gestocherte Speckstücke – Lücken in Rädern, weißes Tisch Tuch – zugeschnittene Felder, *skatert' snega* („Schnee wie eine Tischdecke“); *polustanki i razvilki* („kleine Bahnstationen

und auf eine Sammlung von Klischees, die aber zu einer komplexen Kollision zwischen dem Codesystem des „Urtextes“, seinem in der Sowjetzeit gängigen Gebrauch und seinem wie im Vexierspiegel gesehenem Abbild führen. Im Lichte dieses vielschichtigen Codesystems wird auch die Semantik der Mitteilung komplizierter, so dass das demonstrative Zitat aus der offiziellen Lyriksammlung den verfälschenden Aspekt hervorhebt.

4.2. Am Anfang war das Wort ... – zur Etymologie der Eisenbahntermini

Das Wort *vokzal*, das als „öffentlicher Ort der Unterhaltung“ verstanden wird,⁷⁹ tritt am Ende des 18. Jh. ins Russische – das Wort selber ist als phonetische und semantische Nachahmung des Londoner Vauxhall Gardens, des großen Parks mit einem Restaurant und einer Vergnügungsstätte, entstanden. Bis zum Ende des 19. Jhs. werden nur die großen Bahnhöfe *vokzal* genannt,⁸⁰ für kleinere Stationen wird das Wort *stancija* verwendet; daher werden die Varšavskij, Nikolaevskij und Carskosel'skij Bahnhöfe in Petersburg als *vokzaly* bezeichnet. Im Gegensatz dazu wird der Bahnhof in Moskau als *stancija* bezeichnet – dies erklärt, warum Vronskij in Moskau „выехал на станцию Петербургской железной дороги встречать мать“⁸¹ („er fuhr zur *Bahnstation* der Petersburger Eisenbahnlinie, um seine Mutter abzuholen“) oder warum Fürst Myškin in Petersburg angekommen, den *vokzal* verlässt („его никто не встретил в вокзале“,⁸² „er wurde von niemandem am Bahnhof abgeholt.“) In Pavlovsk existierten beide – *vokzal*, das Restaurant mit dem höchst populären Musiksaal, und

und Gabelungen“) werden rein lautlich mit *stakany i vilki* („Gläser und Gabeln“) assoziiert. Der Inhalt einer Flasche in der letzten Zeile transformiert sich in *peregar* („Schnapsgeruch“) – hier in den Lokomotivenrauch. Wie eine russische Alternative zu A. Rimbauds *Bateau ivre* saust ein „betrunkenen Zug“ durch Schneefelder.

⁷⁹ Karnevalistischer Aspekt von *vokzal* – vgl. bei Dostoevskij:

Свидригайлов поил и Катю, и шарманщика, и песенников, и лакеев, и двух каких-то писаришек. С этими писаришками он связался, собственно, потому, что оба они были с кривыми носами: у одного нос шел криво вправо, а у другого влево. Это поразило Свидригайлова. Они увлекли его, наконец, в какой-то увеселительный сад, где он заплатил за них и за вход. В этом саду была одна тоненькая, трехлетняя елка и три кустика. Кроме того, выстроен был «вакзал», в сущности распивочная, но там можно было получать и чай, да сверх того стояли несколько зеленых столиков и стульев. Хор скверных песенников и какой-то пьяный мюнхенский немец вроде паяца, с красным носом, но отчего-то чрезвычайно унылый, увеселяли публику. (Ф. Достоевский, *Преступление и наказание*, т. 6, стр. 472.)

Svidrigajlov bewirtete alle: Katja, den Leierkastenmann, auch die Sänger und Lakaien, und noch zwei unbekannte Schreiber. Er hat sich mit diesen Schreibern eigentlich nur deshalb eingelassen, weil sie beide krumme Nasen hatten: bei einem verbog sich die Nase nach rechts, bei dem anderen nach links. Das hat Svidrigajlov in Erstaunen gesetzt. Sie zogen ihn abschließend in einen Vergnügungsgarten fort. In diesem Garten wuchsen eine dünne dreijährige Tanne und drei dünne Sträucher. Außerdem war dort ein „Vakzal“ gebaut, der eigentlich eine Theke war, wo man aber auch Tee bekommen konnte; darüber hinaus standen dort einige grüne Tische und Stühle. Ein Chor von schlechten Sängern und ein betrunkenen Münchner mit roter Nase wie ein Clown, der aber aus irgendeinem Grunde sehr traurig war, amüsierten das Publikum.

⁸⁰ Das Wort „*vokzal*“ ist anlässlich des Eisenbahnbaus zum ersten Mal im dritten Bericht Gerstners (Februar 1837) zu finden.

⁸¹ Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 8, стр. 69.

⁸² Ф. Достоевский, *Идиот*, т. 8, стр. 158.

stancija (der Bahnhof). Dieser Unterschied ist am Beispiel von *Der Idiot* festzustellen: Die Petersburger *beau monde* besucht Konzerte im *vokzal* („Евгений Павлович, казалось, был в самом весёлом расположении, всю дорогу до вокзала смешил Александру и Аделаиду“⁸³), Evgenij Pavlovič schien in bester Laune zu sein, den ganzen Weg zum *Bahnhof* brachte er Aleksandra und Adelaida zum Lachen“), aber Nastas’ja Filippovna flieht aus der Kirche zur *stancija* („А Рогожин и Настасья Филипповна доскакали до станции вовремя“⁸⁴), „Rogožin und Nastas’ja Filippovna kamen an der *Bahnstation* rechtzeitig an.“) In den Texten des 19. Jhs., deren Handlung sich in der Provinz abspielt, fahren die Protagonisten nicht zur Station, sondern „zur Eisenbahn“, wie z. B. in A. Ostrovskijs *Talanty i poklonniki* (*Talente und Kunstliebhaber*, 1881):

Нароков. Да, непонятно; но они уезжают, это верно. Я заходил к ним, меня не пустили. Вышла Домна Пантелевна и закричала на меня: "Не до тебя нам, не до тебя, мы сейчас едем **на железную дорогу**". Я видел чемоданы, саквояжи, узлы...⁸⁵

Narokov. Ja, es ist schwer zu verstehen, aber sie fahren weg, das stimmt. Ich bin bei ihnen vorbeigekommen, man ließ mich aber nicht hinein. Domna Panteleevna kam heraus und schrie mich an: „Wir haben für dich keine Zeit, keine Zeit, wir fahren jetzt auf der Stelle **zur Eisenbahn**.“ Ich habe Koffer, Reisetaschen und Bündel gesehen...

Bis in die 1870er Jahre ist die Schreibweise des Wortes „Bahnhof“ im Russischen noch nicht institutionalisiert – *vokzal*, *voksal* und *vakzal* sind in der Literatur zu treffen und mit Vorbehalt zu verstehen: in Dostoevskijs *Igrok* (*Der Spieler*) spielen *voksal* (Spielsaal) und *vokzal*, die sich nur durch einen Buchstaben unterscheiden, eine wichtige Rolle für die *fabula*, die sich durch die Pendelbewegungen zwischen den beiden erst entfaltet. *Vokzal* und *voksal* stehen in diesem Roman in einem prädikativen Verhältnis – die Existenz des einen erlaubt *babulen’ka* den anderen zu erreichen (vgl. auf die mit allgemeiner Verwunderung vermischte Frage, wie sie nach Roulettenburg kam, antwortet *babulen’ka*: „Как, каким образом? Села да поехала. А железная-то дорога на что? А вы все думали: я уж ноги протянула и вам наследство оставила?“⁸⁶), „Was, wie ich hergekommen bin? Sehr einfach: Bin eingestiegen und gefahren. Wozu gibt es denn jetzt eine Eisenbahn? Und ihr glaubtet hier wohl alle, ich hätte mich schon ausgestreckt und euch die Erbschaft hinterlassen?“) Das Auftauchen der *babulen’ka* wird durch die Eisenbahn als metonymischer Vertreter des Geldes, Emblem der Moderne und Vehikel des Kapitalismus, ermöglicht. Wie N. Drubek-Meyer (1997 : 184) bemerkt, verschmelzen *voksal* und *vokzal* als Ort der internationalen Promiskuität und Bewegung, sowohl der Geldmengen, als auch der Passagiere.

⁸³ Ebd., S. 286.

⁸⁴ Ф. Достоевский, *Идиот*, т. 8, стр. 493.

⁸⁵ Н. Островский, *Таланты и поклонники*, т. 5, стр. 275.

⁸⁶ Ф. Достоевский, *Игрок*, т. 5, стр. 253.

Das Problem der adäquaten Benennung der neuen Verkehrsmittel tritt seit den frühen 1820er Jahren auf, als die russische Periodika von den Vorläufern der Eisenbahn berichtet: In den von P. Svin'in herausgegebenen *Otečestvennye zapiski* erscheint der Artikel *Čugunnaja doroga v Kolyvanskich zavodach* (*Eisenbahn in Kolyvanovs Werken*, 1821); G. Spasskij reflektiert in *Aziatskij vestnik* (1825) über die Vorteile der *čugunnyja dorogi* („Eisenbahnen“) im Vergleich zu Kanälen und Chaussées; in *Syn otečestva* ist der Artikel *Čugunnye dorogi i parovye puški* (*Eisenbahnen und die Dampfkanonen*, 1825), in dem die zivilisatorische Rolle der Eisenbahnen gepriesen wird, zu lesen.⁸⁷ 1829, als die russischen Zeitungen die Eröffnung der Eisenbahnlinie Liverpool-Manchester schildern, werden für die Neuerung des technischen Fortschritts ausschließlich viele russische Ausdrücke verwendet. Fremdwörter wie *Lokomotiv* oder *steamcar* wechseln sich mit Ausdrücken wie *samokatnaja parovaja koljaska* („sich selbst bewegende Dampfmaschine“), *parovaja povozka* („Dampfwagen“), *parovaja koljaska* („Dampfkutsche“), *parovaja fura* („Dampffuhrwerk“), *parovaja telega* („Dampfbauernkutsche“) und *parovaja kareta* („Dampfkutsche“) ab.

Das Wort *parochod*, mit dem in *Poputnaja pesnja* der Zug metonymisch bezeichnet wird, ist in den Wörterbüchern der Russischen Akademie der Wissenschaften des ersten Drittels des 19. Jhs. noch nicht zu finden; es taucht erst im Wörterbuch des Jahres 1847 auf und beschreibt ausschließlich „ein Schiff“,⁸⁸ das von Dampfkraften in Bewegung gesetzt wird“ („водоходное судно, приводимое в движение парами“) im Gegensatz zu *parovoz* – „ein Fuhrwerk (bzw. ein Wagen), das von Dampfkraften in Bewegung gesetzt wird“ („повозка, движимая силою паров“).

Das Geschöpf Čerepanovs (1834) heißt *parochodka*, dieser Terminus, abwechselnd mit seiner Abkürzung *parochod*, wird z.B. von V. Žukovskij oder N. Kukul'nik übernommen und ist etymologisch ein Derivat von *parom chodit'* (wörtlich „mit Dampf laufen“). Wenn 1839 Kukul'nik in *Poputnaja pesnja* die Lokomotive mit *parochod* bezeichnet, dann verwendet er drei Jahre zuvor diesen Begriff für das Dampfschiff neben dem Ausdruck *morskaja kolesnica* („Seewagen“) in *Vstreča parochodov 31 maja 1836 goda, Begegnung der Dampfschiffe am 31. Mai 1836*). Die ersten russischen Begriffe für „Lokomotive“ charakterisieren die Besonderheit ihrer Bewegung – mit dem neuen Begriff *parovoz* ist der funktionale Aspekt der Maschine, der Wagentransport, betont worden.

In den Berichten von G. von Gerstner in *Severnaja pčela* über den Bau der Linie St. Petersburg – Carskoe Selo (1836) werden dieselben Ausdrücke beibehalten, die damalige

⁸⁷ mehr darüber bei M. Alekseev (1972 : 111-113).

⁸⁸ In den 1820ern koexistieren im Russischen zwei Begriffe für Dampfer – *piroskaf* und *parochod*.

Presse bevorzugte: jedoch weniger technische, aber bildhaft viel stärkere Ausdrücke wie *groznyj ispolin* („furchgebietender Riese“), *dikij zver'* („wildes Tier“) und *mogučaja mašina* („kraftvolle Maschine“). Nach der Probefahrt am 27. September 1836 (noch mit Pferdekraft) erscheint in Nr. 223 von *Severnaja pčela* ein Artikel mit der Beschreibung der in England bestellten und mit Sehnsucht erwarteten Lokomotiven – hier taucht zum ersten Mal, neben dem lateinisch geschriebenen Wort „locomotives“, der russische Neologismus, der vermutlich von N. Greč erfunden worden ist, auf:

... locomotives, которые, для отличия от водяных пароходов, можно было бы назвать паровозами...⁸⁹
... locomotives, die man, um sie von den Dampfschiffen (*parochod*) zu unterscheiden, *parovoz* nennen könnte...

Zwei Wochen später in einem von F. Bulgarin unterzeichneten Artikel (Nr. 233 von *Severnaja pčela* am 12. Oktober 1836) werden die Eisenbahnen immer noch wie in den früheren, der englischen Erfindung gewidmeten Artikeln⁹⁰ *čugunnyja dorogi* („gusseiserne Wege“) genannt. N. Greč erklärt in einer Fußnote von derselben Ausgabe, indem er sich um die Korrektheit des Russischen sorgt, Folgendes:

Эти рельсы не чугунные, а железные: увидев их на деле, мы начали называть дороги сего рода железными.⁹¹

Diese Schienen sind nicht gusseisern, sondern eisern; diese einmal im Einsatz gesehen, haben wir angefangen, Straßen dieser Art „eiserne Wege“ zu nennen.

Der volkstümliche Ausdruck *čugunka* („Gusseisenbahn“) bleibt aber bis Anfang des 20. Jhs. erhalten.

Anfangs wird das von N. Greč erfundene Wort *parovoz* in Klammern neben *parovaja mašina* („Dampfmaschine“) verwendet; das auch in Klammern gesetzte *locomotive* wird vom November 1836 an als allgemein verständlich von allen Zeitschriften aufgegriffen. Der Neologismus *parovoz* steht neben dem Wort *locomotive* im dritten Bericht von Gerstner (1837) als Synonym. Interessant ist die Tatsache, dass der im Ausland lebende Fürst P. Vjazemskij in seinem Notizbuch am 10. November 1838 von einem Unfall auf der Eisenbahnlinie nach London berichtet und für den Eisenbahnwagen den für das Jahr 1838 schon „veralteten“ Ausdruck *parovaja kareta* („Dampfkutsche“) verwendet:

Возвращаясь из New Stead abbey [Ньюстедского аббатства], пересел я в третьем часу утра в паровую карету в [Road Station] на станции. В дилижансе спал я и полусонный пересел спать. Вдруг около трёх часов пробуждает меня толчок в лоб или в правый глаз, спросонья не знаю. Карета остановилась. Мало-

⁸⁹ zitiert nach V. Kiparsky (1956 : 250).

⁹⁰ Die erste Nummer von *Moskovskij Telegraf* (1825) berichtete von der technischen Verwendung der Dampfkraft in England. A. Puškin zitierte aus dieser Ausgabe in seinem Brief an P. Vjazemskij vom 27. Mai 1826:

... когда воображаю Лондон, чугунные дороги, паровые корабли, [...] моё глухое Михайловское наводит на меня тоску и бешенство.

...wenn ich mir London vorstelle, die Eisenbahnen, die Dampfschiffe, [...] versetzt mich mein in Öde gelegenes Michajlovskoe in Wut und Schwermut.

⁹¹ zitiert nach V. Kiparsky (1956 : 250).

попалу сонные англичане кругом меня просыпаются, один из них с болью в ноге. Выходим из кареты, чувствуя, что есть что-нибудь необыкновенного, и видим паровую машину на боку, две первые кареты почти вверх ногами, то есть колесами. Одна из железных колеи опустилась на новой дороге, вероятно от частых дождей, и машина соскочила, по счастью остановилась в нескольких шагах, врывшись тяжестью своею в рыхлую землю. Всего только один проезжающий ранен. Удивительно, как уцелели стоявшие на машине. От трёх часов до девятого бивуакировали мы на дороге в ожидании приезда другой кареты. Большая часть англичан тут же опять пошла спать в карете, как будто ни в чем не бывало.⁹²

Auf dem Rückweg aus New Stead Abbey stieg ich an der Road Station – es ging auf drei Uhr nachts – in die „Dampfkutsche“ um. Ich war in der Diligence eingeschlafen und schlaftrunken stieg ich um, mit der Absicht weiterzuschlafen. Aber gegen drei Uhr weckt mich plötzlich ein Stoß auf die Stirn oder ins rechte Auge, das weiß ich nicht mehr genau. Die Kutsche hielt an. Nach und nach werden die schläfrigen Engländer um mich herum wach, einer von ihnen mit Schmerzen im Bein. Wir steigen mit dem Gefühl aus, dass etwas Außergewöhnliches passiert ist, und sehen die Dampfmaschine auf der Seite liegen, die zwei ersten Kutschen mit den Füßen, d.h. mit den Rädern, fast nach oben. Eine der Schienen auf der neuen Eisenbahnlinie ist vielleicht wegen dem häufigen Regen abgesackt, und die Maschine ist entgleist. Zum Glück kam sie einige Schritte entfernt zum Stehen, wo sie sich mit voller Wut in die Erde eingrub. Nur ein Fahrgast ist verletzt worden. Es ist erstaunlich, wie die auf der Maschine stehenden Menschen unverletzt geblieben sind. Von drei bis neun Uhr biwakierten wir an der Eisenbahnlinie und warteten auf die Ankunft einer anderen Kutsche.

In dieser Schilderung eines Eisenbahnunfalls – wahrscheinlich der ersten in der russischen Literatur aus der Sicht eines unmittelbar Beteiligten – ist der Versuch, alle Eisenbahntermini mit den für die Postkutsche üblichen Begriffen auszudrücken, auffällig. Trotz der Tatsache, dass seit September 1836 die Termini *vagon* („Waggon“) und *rel'sy* („Schienen“) im Russischen eingebürgert sind, nennt P. Vjazemskij die Waggons *karety* („Kutschen“) und die Schienen *železnye kolei* („eiserne Gleise“).

P. Vjazemskij reagierte unmittelbar auf die erste Eisenbahnkatastrophe in der russischen Geschichte (am 11. August 1840 auf der Linie St. Petersburg - Carskoe Selo) mit dem Artikel *Krušenie carskosel'skogo poezda* (*Einsturz des Carskosel'skij Zuges*); der Eisenbahnunfall in *Russkie prosёлki* war eine poetische Hybride aus eigener Erfahrung des Eisenbahnunfalls in England und den Ereignissen bei St. Petersburg. Vgl.:

Есть черная отметка на счету. / Двух паровозов, двух вулканов на лету / Я видел сшибку: лоб со лбом они столкнулись, / И страшно крякнули, и страшно пошатнулись – / И смертоносен был напор сих двух громад. / Вот вам живописал я свой и третий ад.⁹³

Es gibt auch einen schwarzen Vermerk in meinem Gedächtnis. / Von zwei Lokomotiven, zwei Vulkanen beim Fliegen / Habe ich den Zusammenstoß gesehen. / Stirn an Stirn sind sie zusammengeprallt / Und schrecklich war der Lärm und schrecklich haben sie gebebt. / Todbringend war die Kraft dieser zwei Riesen, / hier habe ich meine dritte Hölle dargestellt.

Die in England erlebte Eisenbahnkatastrophe wurde in sein Werk integriert und aufgearbeitet: In einer drei Jahre später entstandenen Parallelstelle werden aber die Lokomotiven nicht mehr *parovye mašiny* („Dampfmaschinen“), sondern *parovozy* („Lokomotiven“) genannt.

⁹² П. Вяземский (2), *Записные книжки (1813-1848)*, стр. 258-259.

⁹³ П. Вяземский (1), *Русские просёлки*, стр. 269.

4.3. *železo* vs. *čugun*

Die ursprünglichen Konnotationen von Eisen sind einerseits, mit seinem Gebrauch (im polizeilichen Bereich als Fesseln, im militärischen als Harnisch) und andererseits, mit seiner strukturellen Eigenschaft - seiner mit dem Stein vergleichbaren Härte verbunden.

Die zwei Benennungen der Eisenbahn,⁹⁴ die im Russischen existieren, - *čugunka* und *železnaja doroga*, bringen das Assoziationsfeld der Eisenbahn zum Ausdruck: *čugun* – das Gusseisen - ist gleichzeitig schwer und zerbrechlich und beinhaltet eine an Polizei und Gefängnis erinnernde Komponente.⁹⁵ *Železo* – „Eisen“ ist im Vergleich zum Gusseisen leichter, anders verfasst, hart und ähnelt dem Stahl. Es stammt aus dem Bereich der blanken Waffen (vgl. M. Jazykovs „Твои отцы славяне были / Железом страшные врагам“,⁹⁶ „Deine Väter waren die Slaven, die durch das Eisen den Feinden so schrecklich schienen“) oder wird metaphorisch auf die Schreibfeder als Waffe übertragen (vgl. M. Lermontovs „О, как мне хочется смутить весёлость их, / и дерзко бросить им в глаза железный стих, / Облитый горечью и злостью“,⁹⁷ „Wie gern hätte ich sie mit ihrer Lustigkeit in Verwirrung gebracht, und ihnen kühn ins Gesicht mein eisernes Gedicht geworfen, das von Bitterkeit und Bosheit erfüllte Gedicht“).

Auf den Bereich des Politischen bezogen, werden Gusseisen und Eisen unterschiedlich verwendet: Gusseisen drückt nieder, deutet auf die der Selbstherrschaft immanente Schwere, und Gewalt; Eisen wird eher als Metapher des Jahrhunderts oder als Metonymie des Systems wahrgenommen (vgl. bei Puškin - „Увы! куда не брошу взор – / Везде бичи, везде железы“,⁹⁸ „Oh, weh! Wo ich den Blick hinwerfe, sehe ich nur die Peitschen und das Eisen“). Am Beispiel von Lermontovs *Plennyj rycar'* (*Gefangener Ritter*) lassen sich die Assoziationsfelder von Eisen, Gusseisen und Stein ablesen, das Eisen wird mit dem Krieg und der Stein - mit dem Gefängnis verbunden, so dass Stein von Gusseisen ersetzt wird (dies wird durch die Semantik des Gusseisens – seine Schwere und Regungslosigkeit ermöglicht):

Помню я только старинные битвы, / Меч мой тяжелый да **панцырь железный**. / В **каменный панцырь** я ныне закован, / **Каменный шлем** мою голову давит, / Щит мой от стрел и меча заколдован, / Конь мой бежит, и никто им не правит. / Быстрое время - мой конь неизменный, / Шлема забрало – решётка бойницы, / **Каменный панцырь** – высокие стены, / Щит мой – **чугунные двери темницы**.⁹⁹

⁹⁴ Um genauer zu sein, soll noch eine dritte Benennung erwähnt werden: *železka*; abgesehen von der Eisenbahn bezeichnet diese auch eine „eiserne Platte, Scheibe bzw. eisernen Stiel“ oder das „Hasardspiel *chemin de fer*“.

⁹⁵ Mehr darüber bei R. Lejbov (<http://www.russ.ru/ssylka/99-11-29.htm>)

⁹⁶ Н. Языков, *Баян к русскому воину при Димитрии Донском, прежде знаменитого сражения при Непрядве*, стр. 64.

⁹⁷ М. Лермонтов, *Как часто пёстрою толпою окружен*, т. 1, стр. 46.

⁹⁸ А. Пушкин, *Вольность*, т. 1, стр. 44.

⁹⁹ М. Лермонтов, *Пленный рыцарь*, т. 1, стр. 51.

Ich erinnere mich nur an alte Schlachten, / an mein schweres Schwert und an meinen **eisernen Panzer**. / Jetzt bin ich in **steinernen** Panzer geschlagen, / **Steinerner** Helm drückt auf meinen Kopf, / Mein Schutzschild ist gegen Pfeile und gegen das Schwert durch Zauber gewappnet, / Mein Pferd läuft und keiner lenkt es. / Die schnelle Zeit ist mein treues Pferd, / das Visier meines Helmes ist das Gitter der Schießscharte / Der **steinerne** Panzer ist die hohe Mauer, / Mein Schutzschild sind die **gusseisernen** Türen des Gefängnisses.

Unter der Herrschaft von Nikolaj I. tritt das „Eisen“ als Charakteristikum des Jahrhunderts im Allgemeinen und als das der Staatspolitik im Besonderen in die Dichtung. In seinem Programm der friedlichen Vereinigung setzt F. Tjutčev der staatlichen, von Eisen und Blut geschmiedeten Gewalt eine auf den Prinzipien der Liebe gegründete Alternative entgegen:

Единство, - возвестил оракул наших дней, - / Быть может спаяно железом лишь и кровью, / Но мы попробуем спаять его любовью, / А там увидим, что сильнее.¹⁰⁰
Einheit / kann nur mit Eisen und Blut zusammengeschweißt werden, / Wir aber versuchen, es mit der Liebe zusammenzuschweißen, / dann werden wir sehen, was stärker sein wird.

In Tjutčevs Gedicht *14. dekabrja 1825* oder *Vas razvratilo samovlast'e...* (*14. Dezember 1825* oder *Ihr seid von der Selbstherrschaft verdorben*) kehrt das Motiv des „eisernen“ Winters („Зима железная дохнула“,¹⁰¹ „Der Atemhauch des eisernen Winters“), der den unerbittlichen Tod symbolisiert, immer wieder.

Der die Petersburger Landschaft bestimmende „Eiserne Reiter“ wird als materielle Verkörperung des „eisernen“ Willens und des Herrschaftsstils der russischen Zaren nach Peter I. rezipiert – Eisen wird in der Frühphase eher positiv bewertet (vgl. bei A. Puškin:

О мощный властелин судьбы! / не так ли ты над самой бездной / На высоте, уздой железной / Россию поднял на дыбы?¹⁰²
Oh, mächtiger Schicksalsherrscher, / du liebest Russland sich über dem Abgrund, / auf der Höhe / mit dem eisernen Zügel bäumen!

Doch bald scheint das Eisen den reaktionären Kräften zu dienen und wird schlechthin als extrem feindlich bzw. gefährlich empfunden. Mit der Zeit tritt das Gusseisen in den Hintergrund und Eisen hört auf, ein Instrument des Todes zu sein und wird zum Attribut des Todesträgers, z.B. sein Körperteil (Gogol's Vij hat ein eisernes Gesicht und den eisernen Finger).

Der todbringende Aspekt des Eisens lässt bei Dostoevskij keinen Zweifel zu. Es ist gleichermaßen vorprogrammiert, wie die Zweckbestimmung des eisernen Fingers des Vijs. Unabhängig davon, welche Form das Eisen annimmt (Axt, Messer, Revolver oder

¹⁰⁰ Ф. Тютчев, *Два единства*, т. 2, стр. 221.

¹⁰¹ Ф. Тютчев, *14 декабря 1825 года*, т. 1, стр. 56.

¹⁰² А. Пушкин, *Медный всадник*, т. 3, стр. 297.

Auf verschiedene Metalle bezogen erscheint die Opposition Peter I. vs. Napoleon bei Puškin, indem dem eisernen Willen des russischen Kaisers die gusseiserne Puppe des Kaisers entgegengesetzt wird (vgl.: ...и столбик с куклою чугунной, под шляпой с пасмурным челом, руками сжатыми крестом. (*Евгений Онегин*., т. 4, стр. 139

...dabei die Säule mit der gusseisernen Puppe, mit dem mürrischen Gesicht unter dem Hut, mit den gekreuzten Armen.)

Briefbeschwerer), entfaltet sich das Sujet tendenziell zu einem Mord bzw. einem Suizid (wir sprechen hier von einer allgemeinen Tendenz, nicht von der Regel). Der „nicht-eiserne“ Suizid Stavrogins in der Schlinge hat trotzdem eine „metallische“ Note: der Grund dafür sind ein minutiös beschriebener großer Nagel, sowie ein Hammer, die absichtlich zum Speicher getragen wurden. Das Eisen ist ein teuflisches Metall,¹⁰³ das eine gewisse Art des Tötens ermöglicht – das Zerschneiden, Zerhauen des menschlichen oder des tierischen Fleisches. Die „klassische“ Axt Raskolnikovs, „Bereicherung“ der „gusseisernen Puppe“, erlebt verschiedene Modifikationen, indem sie in *Idiot* (*Der Idiot*) bald in einer modernen Form (Guillotine), bald in einer archaischen (vgl. die Erwähnung der Enthauptung von Johannes dem Täufer) auftritt. Ganz programmatisch erscheint das Axt-Emblem („топор сверху нарисован“, „oben ist eine Axt dargestellt“) auf Flugblättern in *Die Dämonen*, deren destruktive Zielsetzung von Anfang an proklamiert wird.

Das Eisen als Werkzeug des Henkers scheint sich in den Zeiten der proklamierten „liberté, égalité, fraternité“ vom „Meister“ abzutrennen und unabhängig von seinem Willen zu existieren – die eiserne Schwere birgt den unausweichlichen Tod in sich. Im großen Messer aus dem Eisenwarenladen erkennt Myškin (30 Jahre vor Čechovs Bemerkung über das Gewehr im ersten Akt) das Signal für das kommende Unheil. Vel’čaninov aus *Večnyj muž* (*Der ewige Gatte*) denkt an die mögliche Verwendung des Rasiermessers, mit dem man den Kopf auf einmal (*naproč*) abschneiden könnte. In *Netočka Nezvanova* wird darüber reflektiert, wie eine Streitaxt lebenslang über dem Kopf hängt, immer bereit darauf zu schlagen.

Das Assoziationsfeld des „Eisens“ bleibt bei L. Tolstoj hauptsächlich in der Tradition der Todessymbolik, das Eisenmotiv spielt eine zentrale Rolle in *Anna Karenina*: Das Eisen als Werkzeug des Todes wird (vgl. der überfahrene Wächter in der Anfangsepisode und Annas Selbstmord) auf der bewussten Ebene verstanden und taucht als ikonisches Zeichen für den

¹⁰³ In seiner Untersuchung der Symbole bei Dostoevskij weist L. Karasëv (1994 : 90-111) darauf hin, dass mit dem Zweifel am Ursprung des Eisens der Zweifel an der Existenz des Infernos anfängt. Fëdor Pavlovič Karamazov stellt dem Eisen als Substanz die ontologische Frage:

Ведь невозможно же, думаю, чтобы черти крючьями меня позабыли стащить к себе, когда я помру. Ну вот и думаю: крючья? А откуда они у них? Из чего? Железные? Где же их куют? Фабрика, что ли у них какая там есть? Ведь там в монастыре иноки, наверно, полагают, что в аде, например, есть потолок. А я вот готов поверить в ад, только чтоб без потолка [...] Ну, а коли нет потолка, стало быть нет и крючьев. (Ф. Достоевский, *Братья Карамазовы*, т. 14, стр. 23.)

Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Dämonen es vergessen würden, mich mit eisernen Haken zu sich zu schleppen, wenn ich tot bin. Dabei denke ich mir: Haken? Wo haben sie die her? Woraus sind sie gemacht? Aus Eisen? Haben sie dort eine Art Fabrik? Dort, im Kloster denken sich die Mönche wahrscheinlich, dass es in der Hölle, zum Beispiel, eine Decke gibt. Ich bin sogar bereit, an die Hölle zu glauben, aber ohne Decke. [...] Und wenn es keine Decke gibt, dann gibt es auch keine Haken...

Smerdjakov in seinen Zweifeln am Licht, bezweifelt die Existenz Gottes, Karamazov-Senior hin gegen bezweifelt die Hölle und zieht daraus einen wichtigen Schluss: „коли нет крючьев, стало быть и всё побоку“ („wenn es keine Haken gibt, dann ist alles egal“, Ebd., S. 23).

Tod als Zerlegung, Zersplitterung, Trennung in Annas rekurrerendem Traum auf. Die Eisenbahn, die dem semantischen Feld des Eisens angehört, fährt Anna in den Abgrund der Liebe und den daraus folgenden psychischen Zusammenbruch. Für die unausweichliche Voneinander-Entfernung Annas und Vronskijs wird die Metapher der überdrehten Schraube verwendet.

Das Eisen verkörpert ein mechanisches Prinzip, das dem einheitlichen, organischen Leben gegenüber steht. Das Metall hypnotisiert und treibt in den Tod – kein Wunder, dass Pozdnyšev aufruft „Ох уж мне эти вагоны железной дороги!“ („wie widrig sind diese Eisenbahnwaggons!“) In der Nähe des Landguts des „positiven“ Helden Levins gibt es die Eisenbahn als metallenes Gegenmodell nicht.

Die Härte des Eisens und seine „Kälte“ spielen eine entscheidende Rolle für die Bildung fester Redewendungen wie *železnyj charakter* („eiserner Charakter“), *železnaja volja* („eiserner Wille“). Sie werden oft in Bezug auf Lebenserfahrungen (nach dem Muster des Bildungsromans) mit dem Verb *zakaľjat’* („härten“, als Kalk aus dem französischen „tremper“) verbunden – Pečorin vergleicht seine Gleichgültigkeit mit dem Eisen:

Я увлёкся приманками страстей пустых и неблагодарных, из горнила их я вышел твёрд и холоден, как железо, но утратил навеки пыл благородных стремлений, - лучший цвет жизни.¹⁰⁴
Ich ließ mich von den Attrappen der sinnlosen und undankbaren Leidenschaften anlocken, aus deren Feuerprobe bin ich als standhaft und kaltblutig, wie das Eisen, herausgekommen, aber ich habe einmal für immer den Feuereifer der edlen Bestrebungen verloren, - die beste Blüte des Lebens.

Erst in N. Černyševskijs Roman erlebt der „eiserner Wille“ eine Umkehrung der Perspektive – die Charakterbildung erfolgt auf einem Bett mit eisernen Nägeln. Die Apotheose und das Poetisieren des eisernen Charakters werden aber erst im 20. Jh. gefeiert.

¹⁰⁴ М. Лермонтов, *Герой нашего времени*, т. 3, стр. 129.

5. Rezeption der Eisenbahn: Zwischen eisenbahnbedingten Zukunftsvisionen und Nostalgie

5. 1. Eiserner Weg, eisernes Zeitalter – Epoche der Praxis

Старый мир – железный, новый – электрический.

(В. Розанов, 1910)

Die alte Welt ist eisern, die Neue – elektrisch.

(V. Rozanov, 1910)

Tout est bien balayé sur vos chemins de fer;

Tout est grand, tout est beau, mais on meurt dans votre air...

(A. de Musset, *Rollas*)

Die nüchterne Betrachtung des Fortschritts, welche von einer stürmischen Lobpreisung der Technik ebenso weit entfernt ist wie von ihrer Verdammung, prägt fast programmatisch eine Anzahl von frühen Beschreibungen der Eisenbahnreise, vor allem in Briefen und Reiseberichten. Diesem Sachverhalt entspricht der Befund, dass die Dichter den wissenschaftlich-technologischen Bereich oft als Existenz bedrohende Konkurrenz begreifen, der man mit angestrengten Ausgrenzungs- und Anpassungshandlungen begegnet.

Aus der Hoffnung einzelner wird allgemeine Begeisterung, statt nüchterner Diskussion findet man emphatische Berichte, die die allgemeine Stimmung und gleichzeitig emotionale Bewegung angesichts des neuen Gefährts belegen. Diese Faszination von Geschwindigkeit, Gleichförmigkeit und Regelmäßigkeit entwickelt sich im Verlauf der 1850er Jahre zu einem feststehenden Topos, den die erste Generation der Zugreisenden noch zu verinnerlichen hat - ein Zeuge aus der Generation der ersten Eisenbahnpassagiere, der Schriftsteller

I. Kalašnikov beschreibt den Zauber des neuen Verkehrsmittels wie folgt:

Век наш есть век идолопоклонства Разуму, потому что и в самом деле разум слишком далеко ушел, особенно в изобретениях к выгодам жизни. Часто я езжу в Царское Село – где помещен мой сын в Лицее – по железной дороге. Удивительное изобретение! [...] Вся эта страшная масса – этот сухопутный корабль – летит до Царского Села (20 верст) всего полчаса. Но вы не приметите скорости, если не будете смотреть на окружающие вас предметы: тут не трясет, и при этой летящей езде можно читать преспокойно книгу. Вы едва успеете сесть – уже на месте! Между тем, огненный конь пускает клубами дым, который расстилается величественным, бесконечным флюгером. В ночное время этот дым освещается пламенем машины, и часто сыплются искры. Удивительная картина! Никак не можешь к ней привыкнуть; совершенное волшебство!¹⁰⁵

Unser Jahrhundert ist das Zeitalter der Götzenverehrung des Verstandes, denn der Verstand ist wirklich zu weit gegangen, besonders in den Erfindungen, die für das Leben vom Nutzen sind. Ich fahre oft mit der Eisenbahn nach Carskoe Selo, wo mein Sohn im Lyzeum untergebracht ist. Eine bewundernswerte Erfindung! [...] All diese ungeheure Masse – dieses Landschiff – fliegt bis Carskoe Selo (20 Werst) nur eine halbe Stunde. Aber man merkt die Geschwindigkeit nicht, wenn man auf die Gegenstände um sich herum nicht achtet: man fühlt kein Schütteln und während dieser pfeilschnellen Fahrt kann man ruhig ein Buch lesen. Kaum ist man eingestiegen – da ist man schon an Ort und Stelle! Indessen bläst das eiserne Ross die Rauchwolken hinaus, die sich wie eine majestätische, endlose Wetterfahne hinziehen. Nachts wird dieser Rauch mit der Maschinenflamme beleuchtet und oft sprühen die Funken. Was für ein wunderbares Bild! Sich daran zu gewöhnen ist unmöglich, es ist eine perfekte Zauberei!

¹⁰⁵ Zitiert nach M. Alekseev (1972 : 155).

Man empfindet nicht nur die Freude über die schnelle Verbindung zwischen zwei Städten, sondern die Bahn wird auch als Zeichen für einen neuen Entwicklungsstand der Menschheit verstanden. Die Reise mit der Bahn wird mit den traditionellen Attributen einer symbolischen Bildersprache beschrieben - Verbindung von schneller Fahrt und Flug, Zoometaphorik bzw. Belebung des Unbelebten sowie ein kleiner Vorgeschmack auf die Apokalypse mit Rauch und Feuer. Nach allen expliziten Strategien der Werbung enthält diese Passage eine klare Botschaft: das neue Verkehrsmittel entspreche einem allgemeinen Ziel, sei schnell und bequem und habe zusätzlich eine Unterhaltungskomponente – sie bietet ein „majestätisches Bild“ (*veličestvennaja kartina*), das ein fernes Echo der festlichen Pyromanie des 18. Jhs. zu sein scheint. In der sprachlichen Bewältigung des „Neuen“ gibt es zwei Tendenzen: einerseits wird exakt und nüchtern das Rationale (Zugmodell, befahrene Strecke, Geschwindigkeit, maschinelle Details) beschrieben, andererseits greift der Berichterstatter immer wieder auf eine die Bahn überhöhende Metaphorik zurück: Das Geschehene wird in den Bereich des Mythischen verschoben, eine Präsenz höherer Kräfte wird suggeriert und eine gewisse Reminiszenz an klassisch-philologische sowie biblische Motive - Zähmung der Pferdekraft durch heroische Stärke – wird heraufbeschworen.

Noch 1821 schrieb A. Puškin über seine Bestrebung „in der Aufklärung mit dem Zeitalter auf gleichem Fuß zu sein“ („в просвещении стать с веком наравне“). Als Chefredakteur des *Sovremenniks* ließ er V. Odoevskij den Artikel *O vražde k prosveščeniju* (*Über die Feindseligkeit der Aufklärung gegenüber*) schreiben, der zwei Schwerpunkte, nämlich den Einsatz der neusten technischen Errungenschaften in Russland und die Kritik der anti-aufklärerischen Tendenzen in der russischen Gesellschaft, hervorhob. Ein anderer Mitarbeiter des *Sovremennik* – P. Kozlovskij sprach in seinem, ebenso in Puškins Auftrag geschriebenen, Artikel über Dampfmaschinen mit Faszination über den stimulierenden Einfluss der Dampfzüge und Dampfer auf das wirtschaftliche und kulturelle Leben Englands und Amerikas. Kurz vor der Eröffnung der ersten russischen Eisenbahnlinie schrieb Puškin in *Džon Tenner* (*John Tenner*, *Sovremennik*, 1836) über die Erschließung von Neuland in Amerika. In seiner Zukunftsvision wurde die „Zivilisation“ („пространства обратятся в обработанные поля, усеянные деревнями, и в торговые гавани, где задымятся пироскафы“¹⁰⁶), „Leere Räume werden sich in kultivierte Felder mit Dörfern und

¹⁰⁶ А. Пушкин, *Джон Теннер*, т. 6, стр. 166.

Handelshäfen mit rauchenden Schiffen transformieren“) von der Vernichtung des Erhabenen und Edlen in der menschlichen Seele begleitet.¹⁰⁷

In einem Brief an V. Odoevskij (Ende November / Anfang Dezember 1836) äußert sich A. Puškin mit gewisser Skepsis anlässlich des Baus der Linie St. Petersburg – Moskau und der Beteiligung der Regierung an diesem Unternehmen. Diese Strecke war nur sechs Wersten länger als die Luftlinie zwischen den beiden Städten, kostete aber über 100 Millionen Rubel und blieb in einer beträchtlichen Entfernung von großen Städten, die zwischen den beiden Metropolen lagen. Die Ansichten des Autors entbehren jeglichen Enthusiasmus, denn die Strecke nach Nižnij Novgorod wäre nützlicher gewesen und die „übliche Methode“ das Volk abzukommandieren, um den Schnee von Gleisen wegzuräumen, sei Unsinn:

Дело о новой дороге касается частных людей: пускай они и хлопочут. Всё, что можно им обещать, так это привилегию на 12 или 15 лет. Дорога (железная) из Москвы в Нижний-Новгород ещё была бы нужнее дороги из Москвы в Петербург – и моё мнение – было бы: с неё и начать...

Я, конечно не против железных дорог; но я против того, чтоб этим занималось правительство. Некоторые возражения противу проекта неоспоримы. Например: о заносе снега. Для сего должна быть выдумана новая машина, sine que non. О высылке народа или о найме работников для сметания снега нечего и думать: это нелепость.¹⁰⁸

Die Sache mit der neuen Eisenbahn geht die Privatpersonen an; mögen sie sich darum bemühen. Das einzige, was man ihnen versprechen könnte, ist ein Sonderrecht für 12 oder 15 Jahre. Die (Eisenbahn)linie von Moskau nach Nižnij Novgorod wäre nützlicher, als die Linie St. Petersburg – Moskau, und meiner Ansicht nach sollte man damit anfangen...

Ich bin selbstverständlich nicht gegen die Eisenbahnen, aber ich bin dagegen, dass sich die Regierung damit beschäftigt. Einige Einwände gegen dieses Projekt sind unbestritten. Zum Beispiel: das mit den Schneeverwehungen. Dafür muss eine Maschine erfunden werden, sine que non. An ein Abkommandieren der Bauern oder an ein Anstellen von Arbeitern für das Wegkehren des Schnees ist nicht zu denken: dies ist Unsinn.

Doch der „Unsinn“, den Schnee von den Gleisen wegzuräumen wird schon im November 1836 zur Realität: Petersburger Zeitungen berichten Details einer Eisenbahnfahrt bei einem Schneesturm: „спущены были с паровоза до поверхности рельсов 4 щётки, и паровоз двинулся, везя за собой 8 экипажей“ („von der Lokomotive wurden vier Bürsten auf das Niveau der Schienen heruntergelassen und die Lokomotive setzte sich mit acht Wagen in Bewegung“). Später wird eine „neue Maschine“ für diesen Zweck konstruiert; die ersten Kapitel von *Sokrovennyj čelovek* A. Platonovs sind eine Apologie dieses Geschöpfs und die Idee, das Volk abzukommandieren, um den Schnee wegzuräumen, scheint im 20. Jh. kein Absurdum zu sein: Die Familie Živago mitsamt anderer Passagiere räumt ohne jegliche Proteste den Schnee in der Nähe von Jurjatin von den Gleisen weg.

¹⁰⁷ Vgl: Всё благородное, бескорыстное, всё возвышающее душу человеческую – подавленное неумолимым эгоизмом и страстию к довольству. (А. Пушкин, *Джон Теннер*, т. 6, стр. 166.)

Alles Edle, Selbstlose, alles, was die menschliche Seele erhebt, ist vom erbarmungslosen Egoismus und von der Wohlstandsgier unterdrückt.

¹⁰⁸ А. Пушкин, т. 10, стр. 333 – 334.

1837 ist die Eisenbahn noch im Bau, aber die regulären Dampfschifflinien gehören bereits zum Petersburger Alltag. Die neuen Dampfverkehrsmittel erwecken ein unheimliches Interesse; dem noch nicht gebauten Eisenbahnweg und den schon existierenden Dampfschiffen wird eine fast aufklärerische Mission zugeschrieben - kein Wunder, dass A. Turgenew vom Rauch des Dampfschiffes, der „unsere tatarischen Augen zerfrisst“ („коеро дым проест глаза нашей татарщине“),¹⁰⁹ spricht.

In den 1840er Jahren wird der technische Fortschritt mit der Idee der Bereicherung und des „praktischen“ Nutzens assoziiert – letzteres scheint eine Gefahr für die Dichtung und für die Kunst im Allgemeinen zu sein. Die Eisenbahn ist ein Paradebeispiel für die neue Konstellation der Kräfte und wird zum Symbol des neuen Zeitalters, das von Puškin *železnyj*¹¹⁰ („eisernes“) genannt wird. Angesichts der Erfindung des Prinzips industrialisierter Geschwindigkeit, das mit der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien zum Ausdruck kommt, teilt sich die Menschheit in Befürworter und Gegner des technischen Fortschritts, in solche, die um die verlorene Überschaubarkeit trauern, und solche, die die Effekte der neuen Technologie begrüßen und mit utopischen Hoffnungen aufladen. Die Überwindung bzw. Zerstörung von Raum wird als Kampf empfunden, in welchem die Eisenbahn zur Waffe wird. Im technisierten Zeitalter transformiert sich das romantische Weltbild in ein konkretes, auf der Technik basierendes Modell mit sozial-utopischer Neigung.

Der liberalkonservativ gesonnene V. Odoevskij schreckt nicht vor dem technischen Fortschritt, der kennzeichnend für seine Epoche ist, zurück, teilt aber wie auch später F. Dostoevskij die Meinung, dass der Geist des Merkantilismus und der Rausch der spektakulären Bereicherung in einem sich in ein kapitalistisches Land transformierenden Russland - mit moralischen Prinzipien und Werten unvereinbar sind. Er beginnt seinen *Brief an einen Strumpffabrikanten* mit den Worten, dass unser Ohr vom Hämmern der Dampfmaschine abgestumpft sei, sowie an den Fingern die Schwielen von Wertpapieren, Aktien und dergleichen seien.¹¹¹ Die Dampfmaschine als Transportmittel, die am Anfang

¹⁰⁹ Tagebuch A. Turgenews vom 21. Januar 1837.

¹¹⁰ Наш век – торгаш; в сей век железный / Без денег и свободы нет. (А. Пушкин, *Разговор книгопродавца с поэтом*, т. 2, стр. 35.)

Unser Zeitalter ist eines des Handels, in diesem eisernen Zeitalter / gibt es keine Freiheit ohne Geld.

¹¹¹ vgl. W. Gesemann (1968 : 358.)

Меркантильные заботы царят повсюду, вытесняя искусство, убивая поэзию жизни. Наше ухо загрубело от стука паровой машины; на пальцах мозоли от ассигнаций, акций и прочей подобной бумаги. Bemühungen mit merkantilen Zielsetzungen herrschen überall, sie vertreiben die Kunst, sie töten die Poesie des Lebens. Unser Ohr ist durch das Lärmen der Dampfmaschine abgestumpft, unsere Finger sind mit den Schwielen, die im Kontakt mit Wertpapieren, Aktien und ähnlichen Papieren entstanden sind, bedeckt.

Diese Idee wird in den 1910er Jahren von A. Blok aufgegriffen. Das erste Kapitel seines Poems *Vozmezdje* (*Die Vergeltung*) beginnt mit der Schilderung der 1870er, der Epoche des ökonomischen Booms und der frenetischen Aktivität neu gegründeter Aktiengesellschaften und internationaler Fonds:

viele mit Enthusiasmus erfüllte und als technischer Triumph von den Progressiven gefeiert wurde, wird jetzt auf einer anderen – der moralischen – Skala, negativ bewertet. Die Eisenbahn wird weniger als technische Errungenschaft, sondern mehr als zwischenmenschliches Phänomen rezipiert.

In *Russkie noči* (*Russische Nächte*, 1844) zitiert V. Odoevskij die Berechnung von M. Chevalier (*Nouvelles recherches sur l'industrie*, 1843), der behauptet, dass im Fall einer weltweiten Eisenbahnvernetzung eine Reise um die Welt nur elf Tage dauern würde; das Interesse Odoevskijs aber gilt dem moralischen Antlitz der in dieser Epoche lebenden Gesellschaft:

... когда все усовершенствования в паровых машинах войдут в общее употребление, то путешествие вокруг всего земного шара можно будет совершить... ужас! В течение *одиннадцати* дней! Но прозорливый ум этого замечательного писателя не мог не остановиться на вопросе: какое будет моральное состояние общества, когда человечество достигнет этой эпохи?¹¹²

...dass man, wenn die Verbesserungen der Dampfmaschine allgemein in Gebrauch kommen, eine Reise um die Welt in – entsetzlich! – elf Tagen machen kann! Doch der helllichtige Verstand dieses bemerkenswerten Autors konnte nicht umhin, sich die Frage zu stellen: Wie wird der moralische Zustand der Gesellschaft sein, wenn die Menschheit diese Epoche erreicht?

Die totale Eisenbahnvernetzung der auf die Dimensionen einer Stadt zusammen geschrumpften Welt taucht im Lustspiel *Noč' pered svad'boj, ili Gruzija čerez 1000 let* (*Die Nacht vor der Hochzeit oder Georgien in 1000 Jahren*, 1855) V. Sollogubs. In dieser Utopie erwacht der Bräutigam in Tiflis in der Epoche der allgemeinen Aufklärung. Die urbane Landschaft ist durch architektonische Megalomanie¹¹³ und weit verbreitete Eisenbahnlinien charakterisiert:

Со всех сторон [...] огромные дворцы, колоннады, статуи, памятники, соборы [...], железная дорога...¹¹⁴
Von allen Seiten [...] waren große Paläste, Kolonnaden, Standbilder, Denkmäler, Kirchen [...], die Eisenbahn zu sehen.

Eine wahre Hymne auf die Eisenbahn findet sich in den früheren Texten A. Gercens (um 1847). Die schlechten Reisewege und das mit ihnen verbundene Unbehagen werden aus dem Kollektivgedächtnis ausradiert, bald wird sich Europa in einige von Laternen erleuchtete Punkte und in mit Weingläsern geschmückte Bahnhofsbüffets verwandeln. Gercens Einschätzung sieht das kommende Zusammenschrumpfen der Welt der Reisenden vor; die Vernetzung Europas und die immer höher werdende Geschwindigkeit stellen die ganze Welt,

Век девятнадцатый, железный, / Воистину жестокий век! [...] (А. Блок, *Возмездие*, т. 3, стр. 304.)
Das neunzehnte Jahrhundert! Das eiserne, / wahrhaft grausame Jahrhundert! [...]

¹¹² В. Одоевский, *Русские ночи*, стр. 82.

¹¹³ Zehn Jahre zuvor wird in V. Sollogubs Novelle *Tarantas* (*Der Reisewagen*) in einem Traum des Protagonisten die Utopie nach slavophiler Art verwirklicht: im Rahmen der herkömmlichen Bilder der Fülle und des Glücks träumt er von städtischer, „im nationalen Stil“ geschmückter Architektur, goldenen Kirchenkuppeln und schnellen Verkehrsmitteln (Eisenbahn und Flugapparaten).

¹¹⁴ Zitiert nach V. Revič (1979 : 45).

die jetzt verfügbar wird, zur Disposition. Gercens Gedanken über die Verfügbarkeit der verschienten Erde lassen sich als ein Echo von H. Heines Äußerung anlässlich der Eröffnung der Eisenbahnlinien Paris-Orléans und Paris-Rouen am 5. Mai 1843 lesen: Wenn Heine die Entstehung der Eisenbahn mit der Erfindung des Buchdruckes, des Schießpulvers und der Entdeckung Amerikas, - d.h. mit den wichtigsten Etappen der aufklärerischen Konzeption der Menschheitsentwicklung, den historischen Topoi der christlichen Ära - gleichsetzt, gipfelt Gercens Vision, nicht ohne ein Flair von Provokation, in der Gleichsetzung der Einführung der Eisenbahn mit derjenigen des Christentums. Für ihn sei es noch wichtiger, dass die Eisenbahn, was sie mit dem Buchdruck vergleichbar mache, nicht nur den Menschen- und Güterverkehr, sondern Ideen befördere. Durch eine Eisenbahnvernetzung würden somit Staaten und Nationen näher aneinanderrücken.

In den vierziger Jahren plädieren für die Eisenbahn nicht nur die Westler. Der radikale Slavophile Aleksej Chomjakov¹¹⁵ veröffentlicht in der Zeitschrift *Moskvitjanin* (1845) den *Pis'mo v Peterburg po povodu železnoj dorogi* (Brief nach Moskau anlässlich des Eisenbahnbaus), in welchem der Eisenbahnbau und der Weg des technischen Fortschritts nach dem westlichen Muster als unbestritten erscheinen. Dieser an einen virtuellen Freund gerichtete Brief beginnt mit der „merkwürdigen“ Frage: „Was spricht man bei euch über die Eisenbahnen? Begreift man bei euch ihren Nutzen?“ Dieses „bei euch“ ist eine klare Stellungnahme. Der Petersburger Freund, der Westler *per definitionem*, befragt einen Moskauer, den Slavophilen *per oppositionem*, und geht davon aus, dass letzterer keine Sympathie für die westliche Industrialisierung und ihre Erscheinungsformen hegt. Der Brief erweist sich als eine Apologie der Eisenbahn, die im gewissen Sinne das „Einsammeln der

¹¹⁵ A. Chomjakov war selber am Projektieren einer Dampfmaschine beteiligt. 1851 ließ er in London sein Projekt „Moskovka“ – „A New Rotatory Steam Engine“ patentieren und argumentierte für die äußerste Notwendigkeit des Eisenbahnbaus. Erst nach der Niederlage im Krimkrieg fing man in der russischen Öffentlichkeit und Gouvernementkreisen an, die Eisenbahn als strategisches Mittel ernst zu nehmen. Die Werbeagentur „Alexis Chomiakoff of Moskow“ fand einen Alliierten in der Person von M. Pogodin, der zwar annahm, dass die Eisenbahn für Russland nicht „gewinnbringend“ sei, aber trotzdem an die nationalen Gefühle und an ein Bewusstsein der eigenen Größe appellierte.

In seiner Argumentation sind zwei Aspekte charakteristisch: einerseits verspricht das große Unternehmen in Russland den Wohlstand, „Segen und Überfluss“ auf der Erdkugel *in totum* (Stanislavskijs kurze Äußerung „He верю!“ („Ich glaube nicht!) ist zwar eine viel spätere und verkürzte Replik auf Lebedev in *Der Idiot* – vgl. „He верю я, гнусный Лебедев, телегам, подвозящим хлеб всему человечеству...“ (Ф. Достоевский, *Идуом*, т. 8, стр. 312.), „Ich, der widerliche Lebedev, glaube nicht an das Dröhnen der Wagen, die der hungrigen Menschheit Brot zuführen...“). Andererseits darf nicht vergessen werden, dass der panrussische, koloniale Expansionsdrang im Namen der Zivilisation konsequenterweise die glänzende Zukunft Russlands garantieren sollte. Und übrigens, „Какой же русский не любит быстрой езды?“ („Welcher Russe fährt nicht gerne schnell?“)

russischen Länder“ und ihre Vernetzung mit Moskau im Herzen des Systems zum Ziel hat.¹¹⁶ Es handelt sich nicht nur um die Steigerung der Geschwindigkeit und das Überwinden riesiger Entfernungen, sondern es geht vor allem um die Konzentration der geistigen Kräfte um Moskau:

Надобно России соединить свои моря, Балтийское и его Петербургскую пристань, Черное и его цветущую Одессу, Каспийское и его многонародную Астрахань в одном средоточии, в Москве, естественном центре нашего главного каменно-угольного бассейна. Теперь кладется начало великаго дела; будем ждать и исполнения.[...] Россия еще не перехвачена, как Европа с давних времён, линиями покойных и удобных шоссе, и мы переносимся прямо, так сказать, без перехода, от нашего общего беспутя на самые усовершенствованные пути, изобретённые прихотливою движимостью Запада.¹¹⁷

Russland soll seine Seen, die Ostsee und ihren Petersburger Hafen, das Schwarze Meer und sein blühendes Odessa, das Kaspische Meer und sein multinationales Astrachan' mit seinem Mittelpunkt, Moskau, dem natürlichen Zentrum unseres wichtigsten Kohlebeckens, verbinden. Jetzt wird der Anfang einer großen Sache gemacht; wir werden auch auf deren Verwirklichung warten. [...] Russland ist nicht wie Europa seit je her, mit ruhigen und bequemen Chausséen durchschnitten, und wir versetzen uns, ohne Übergang, sozusagen, von unserer allgemeinen Wegelosigkeit auf die vollkommensten, von der merkwürdigen Triebkraft des Westens erfundenen Verkehrswege.

In Chomjakovs Brief ist eine implizite Antwort auf eine verbreitete, rationalistische Betrachtungsweise der technischen Errungenschaften zu finden; hier taucht das Thema des materiellen „Nutzens“ (*pol'za*) auf, das von Bedeutung für seine Gegner ist. Die Notwendigkeit, d.h. der Bau der Eisenbahn, die Vernetzung Russlands durch moderne Wege, sei nicht nur aus der Perspektive des Nutzens zu betrachten. Die Eisenbahn sei kein bloßes mechanisches Instrument, sondern die „Umhüllung des menschlichen Gedankens“; im Glauben an eine Mission Russlands¹¹⁸ wird die Eisenbahn positiviert und die Notwendigkeit dieses „großen Unternehmens“ propagiert. Der Eisenbahnbau eröffnet eine neue Ära in der Entwicklung Russlands – die Frage des *ljubeznoj drug* (des „lieben Freundes“) als einen Ausgangspunkt nutzend, geht Chomjakov zu historiosophischen und kulturologischen Reflexionen über. Der eigene Weg Russlands ist keine Metapher, sondern es sind 89 Millimeter, die die russische Spurbreite von der europäischen unterscheiden.

Die entscheidende Phase im Eisenbahnbau beginnt erst in den frühen 1860er Jahren – unter Alexander II. werden die Strecken nach Westen (via Warschau nach Wien und Paris) und nach Sibirien erweitert. In dieser Zeit beginnt das Eindringen der „mechanischen Kraft“ in die zeitlose, vegetative Welt des ländlichen Russlands, so dass alle sozialen Schichten der Gesellschaft immer mehr an Mobilität gewinnen. Die liberal gesonnene *intelligencija* idealisiert die Eisenbahn und assoziiert die Maschine (*mašina* bezeichnet sowohl die

¹¹⁶ V. Belinskij, trotz seiner Fremdheit gegenüber den slavophilen Ideen, schrieb mit ähnlicher Begeisterung über die wachsende Rolle Moskaus für die industrielle Entwicklung Russlands und sah seine künftige Transformation (nicht zuletzt mit der Entstehung der Eisenbahn) in das wirtschaftliche Zentrum des Landes vor (vgl. V. Belinskijs Skizze *Peterburg i Moskva* (*Petersburg und Moskau*)).

¹¹⁷ А. Хомяков, *Письмо в Петербург по поводу железной дороги*, стр. 105-109.

¹¹⁸ vgl. A. Chomjakovs Gedicht *Rossii* (*An Russland*, 1839).

Lokomotive, als auch den Zug im Allgemeinen) auf der semantischen Ebene mit den Begriffen des „Fortschritts“ und des „Nutzens“ (*pol'za*). An die Stelle der alten Generation der Gutsbesitzer sieht sie eine neue, eine Generation der „praktischen Menschen“ treten. Das Ende dieses Zeitalters, der alten Welt Oblomovs kommt zum Ausdruck in der Zukunftsvision von Štol'c als Quintessenz dieses „praktischen Menschen“. Die „Schwelle des neuen Glücks“ ist mit dem Bau der Eisenbahn, mit der Industrialisierung des „Schlaraffenlandes“ verbunden, - *čugunka* („Eisenbahn“) und *nasyp'* („Bahndamm“) sind die ersten Errungenschaften des neuen Lebens, das jetzt mit „Sonnenstrahlen“ beleuchtet wird:

Погиб ты, Илья: нечего тебе говорить, что твоя Обломовка не в глуши больше, что до неё дошла очередь, что на неё пали лучи солнца! Не скажу тебе, что года через четыре она будет станцией дороги, что мужики твои пойдут работать насыпь, а потом по чугунке покатится твой хлеб к пристани... А там школы, грамота, а дальше... Нет, перепугаешься ты зари нового счастья, больно будет непривычным глазам...¹¹⁹

Umgekommen bist du, Ilja! Es lohnt sich nicht, dir zu sagen, dass dein Oblomovka kein ödes, abgelegenes Nest mehr ist, dass auch Oblomovka an die Reihe gekommen ist, dass selbst in Oblomovka die Sonne aufgehen wird! Ich will dir nicht sagen, dass es in vier Jahren Bahnstation sein wird, dass deine Bauern am Bahndamm mitarbeiten werden und dein Getreide auf dem Dampffross zum Hafen rollen wird... Und dann... Schulen, Bildung und so weiter... Nein, du würdest vor der Morgenröte des neuen Glücks erschrecken, es würde deinen nicht daran gewöhnten Augen wehtun...

In seiner Zukunftsvision entwickelt Štol'c seine Alternative zu den idyllischen Topoi Oblomovs, die Eisenbahn wird im Fortschrittsinventar mitgezählt und entfaltet sich gemeinsam mit dem Handel, mit Schulen und Bildung, mit der Aktivität zum Gegenpol des „Oblomovka“-Arkadien mit seinem Haus, dem Garten, dem Schlafen, dem Essen und der Harmonie. Die Jahrzehnte lang intakt gebliebene patriarchalische Grundordnung wird jetzt nicht nur von der kommenden westlichen Industrialisierung bedroht, sondern von der an Mechanisierung, Technisierung, in jedem Fall an Leistung orientierten Gesellschaftsschicht attackiert. Der Eisenbahnbau deutet auf soziale Umwälzungen hin, denn der Idyllenraum, der keinen Kontakt zur Außenwelt unterhält, verschwindet bald als solcher, weil die Eisenbahn, deren Anspruch unter anderem die Erreichbarkeit entferntester Orte ist, als Schwerpunkt des neuen Programms erscheint. Der konzentrisch aufgebaute Raum des Grundbesitzes selbst, dessen Zentrum das familien- und gesindevereinigende Wohnzimmer bildet, wird mit den Gleisen und dem Damm (*nasyp'*) durchschnitten; die „tiefe Stille“ (*glubokaja tišina*) und „ungetrübte Ruhe“ (*nevozmutoimoe spokojstvie*) aus Oblomovs Traum werden bald durch das Rattern des fahrenden Zuges zerstört. Die Dorfbewohner, die nichts produzierenden Konsumenten und Naturvertilger, die mitsamt ihren Tieren einfach die Zeit abwarten, verlieren bald ihre „Unschuld“ – ihr Getreide wird nicht nur von ihnen selber verzehrt, sondern exportiert. Die missglückten Versuche der modernen Welt, Oblomov zu ihrem

¹¹⁹ И. Гончаров, *Обломов*, т. 4, стр. 497-498.

aktiven Mitglied zu machen, vernichten langsam die Idylle. Das von Oblomov selbst unternommene Experiment, diese Idylle in der urbanen Welt zu rekonstruieren, ist zum Scheitern verurteilt. Das für die Idyllensemantik konstitutive Thema der Nicht-Arbeit und des totalen Müßiggangs wird in Fortschrittsidealen durch akzelerierte Warenproduktion ersetzt. Das neue Fortschrittsprogramm erweist sich als eine „Sonnenutopie“ – dem alles verschlingenden Schlaf („какой-то всепоглощающий, ничем непобедимый сон“, „alles verschlingender, unbesiegbarer Schlaf“) steht jetzt der von der Sonne beleuchtete Wachzustand gegenüber.

Oblomovs Unbeweglichkeit ist vollkommen, seine Existenz braucht keine Bestätigung. Am Ende seiner Tage findet er sich in einem Petersburger Vorort, einem modifizierten Oblomovka, und ist zum ersten Mal im Stande, die pädagogischen Präentionen von Štol'c zurückzuweisen. Bei ihrer letzten Begegnung spricht Oblomov „с мыслью на лице, с полным сознанием рассудку и воли“¹²⁰ („mit gedankenvollem Gesichtsausdruck, mit voller Beherrschung des Geistes und des Willens“) und sieht dabei seinen Freund an, aus dem die Worte über die Eisenbahn, Häfen und Schulen herausprudeln. Noch in der Zeit der „großen Hoffnungen“ stellt er die existentielle Frage, in welcher die Eisenbahn in Bezug auf das Ideal des Lebens (Beweglichkeit vs. Statik) zitiert wird:

Зачем же хлопчут строить везде железные дороги, пароходы, если идеал жизни – сидеть на месте?¹²¹
Warum bemüht man sich, überall Eisenbahnen und Dampfschiffe zu bauen, wenn das Lebensideal ist, sich nicht vom Standpunkt zu bewegen?

Seit den 1870er Jahren mehren sich in der Öffentlichkeit Belege, für denjenigen Sprachgebrauch, in welchem die Begriffe "Kultur" und "Zivilisation" in scharfer Antithese erscheinen: die Zivilisation tritt als Gesamtbezeichnung der durch die Technik geprägten Gesellschaftsform, und die Eisenbahn, als deren Inbegriff, wird im Vergleich zu rein positiven Werten wie Kunst, Literatur und Bildung, als das Geringwertigere eingestuft. Der frühe Kapitalismus steht im Zeichen des Intellektuellen, Nievellierenden, Zweckhaften und Technisch-Mechanistischen.

In der immer stärker empirisch orientierten Welt des 19. Jhs. kamen viele Literaten zu der Erkenntnis, dass das stetig wachsende Maß an Weltbeherrschung einem immer schmerzhafter empfundenen Weltverlust entspricht. Die Kluft zwischen dem Werk des Menschen und seinem Wesen schien sich weiter und weiter zu vertiefen, so dass der Fortschritt der Technik und deren Eindringen in alle Lebensbereiche bzw. in alle Verhältnisse als zentrale Bedrohung empfunden und ausgedrückt wurde. Die Eisenbahn ist in diesem Zusammenhang kein

¹²⁰ Ebd., S. 496.

¹²¹ Ebd.

einzelnes Faktum mehr, sondern ein konstituierender Teil dieser technisch veränderten Welt, in der die menschliche Nähe, die Aufmerksamkeit füreinander, sowie die innere Ruhe verloren gegangen sind. Das Technische blieb mit dem Schandfleck des Unpoetischen behaftet, das dem Geist rationeller Zweckhaftigkeit unterworfen schien. Die Literatur dagegen behauptete sich unabhängig davon und proklamierte oft ihre höchsten Werte im Irrationalen und Immateriellen. In extrem konservativen Fällen (vgl. Position K. Leont'evs) weigerte man sich bzw. zögerte man, die Technik in Anspruch zu nehmen, obwohl gerade die Technik die Grundbedingungen des Daseins radikal veränderte.

Im Bezug auf das Neue (Mechanisierung der Verkehrswelt) werden die alten Werte zu den Akten gelegt, die Orientierung am Neuen hingegen wird als Zugeständnis an die Macht der Zeit interpretiert. In den 1870er - 1880er Jahren kommt man in der Interpretation der Technik trotz Betroffenheit aller aber nicht über längst bekannte Formeln hinaus; in einem Atemzug werden mit der Aufzählung der zivilisatorischen Errungenschaften immer wieder Verluste bezeichnet, die durch die Technik verursacht sind. Die verschiedenen Varianten der Koexistenz von Technik und Natur (das Nebeneinander, Ineinander, Gegeneinander), die Berührung von Mensch und Maschine, sowie ihre wechselseitige Zerstörung wurden immer mit Hilfe von Termini der Bedingung - „entweder, oder“ - thematisiert.

Noch zuvor, in der *Dritten Nacht* von *Russkie noči* (*Russische Nächte*) äußert sich Faust über die Gefahr, die die Rationalisierung der Welt in sich birgt:

Да! железные дороги - дело важное и великое. Это одно из орудий, которое дано человеку для победы над природой; глубокий смысл скрыт в этом явлении, которое, по-видимому, разменялось на акции, на дебет и кредит; в этом стремлении уничтожить время и пространство – чувство человеческого достоинства и его превосходства над природою; в этом чувстве, может быть, воспоминание о его прежней силе и о прежней рабе его – природе. Но сохрани нас бог сосредоточить все умственные, нравственные и физические силы на одно материальное направление, как бы полезно оно ни было: будут ли то железные дороги, бумажные прядильни, сукновальни или ситцевые фабрики. Односторонность есть яд нынешних обществ и тайная причина всех жалоб, смут и недоумений; когда одна ветвь живет на счет целого дерева - дерево иссыхает.¹²²

Ja! Eisenbahnen sind eine wichtige und große Sache. Sie sind eines jener Werkzeuge, die dem Menschen gegeben sind, damit er über die Natur siege; es ist ein tiefer Sinn in dieser Erscheinung verborgen, die sich anscheinend verzettelt in Aktien, Soll und Haben. In diesem Streben, Raum und Zeit zu beseitigen, liegt das Gefühl der menschlichen Würde und ihres Triumphes über die Natur; in diesem Gefühl liegt vielleicht die Erinnerung an seine frühere Kraft und seine frühere Sklavin: die Natur. Aber Gott bewahre uns davor, alle geistigen, sittlichen und physischen Kräfte in einer materiellen Richtung zusammenzufassen, wie nützlich sie auch sein mag; ob es nun Eisenbahnen, Baumwollspinnereien, Tuchwalkereien oder Kattunfabriken sind. Einseitigkeit ist das Gift der heutigen Gesellschaft und die geheime Ursache aller Beschwerden, Wirrnisse und Verlegenheiten; wenn ein Zweig auf Kosten des ganzen Baumes lebt, so wird der Baum verdorren.

Die Kehrseite des zivilisatorischen Messianismus hat einen gefährlichen Charakter: In seinen Reflexionen empört sich Faust gegen die Parzellisierung der Wissenschaft und warnt vor der modernen Einseitigkeit – einer Form des Wissens ohne ästhetisches Schaffen.

¹²² В. Одоевский, *Русские ночи*, стр. 80.

Man beklagt den Verlust des Denkens und der Poesie in der Welt durch Großstadt und Dampfross; die Eisenbahn als *pars pro toto* der Technik bezwingt den Menschen und die Welt trigonometrisch. Die neue bürgerliche Produktionsweise entfesselt eine Dynamik, in der die Geschwindigkeit zum Strukturprinzip avanciert, welches eskapistischen Impulsen und einer rationalistischen Effizienzsteigerung gleichermaßen zu Grunde liegt.

Die beschriebenen Umwandlungen führen zu einer Neuformierung der gesamten Wahrnehmung des Raum-Zeitgefüges und damit zu einer Neuinterpretation des Raum-Zeitbegriffs - der historische Raumbegriff verschwindet bzw. verliert einen erheblichen Teil seiner strukturierenden Merkmale.

Der Eisenbahnboom erzwingt eine neue Phase in der Diskussion um die Industrialisierung. Im Dialog über die gegenwärtige Mediokrität der Kultur erhält die Frage „Wer ist schuld?“ plötzlich eine Antwort: Der Zug mit seiner Geschwindigkeit „schlägt“ nicht nur die Zeit und den Raum tot, sondern macht den Reisenden (wichtig ist hier die traditionelle Wahrnehmung des Weges als Lebenswegs) empfindungslos. N. Leskov erinnert sich in seiner Weihnachtserzählung *Žemčужное ожерелье* (*Die Perlenhalskette*) an eine Bemerkung A. Pisemskijs, der die Wurzeln der literarischen Stagnation seiner Zeit in der Entwicklung der Eisenbahn sah:

Теперь человек проезжает много, но скоро и безобидно, - говорил Писемский, - и оттого у него никаких сильных впечатлений не набирается, и наблюдать ему нечего и некогда, - всё скользит. Оттого и бедно. А бывало, как едешь из Москвы в Кострому «на долгих», в общем тарантасе или «на сдаточных», - да ямщик-то тебе попадет подлец, да и соседи нахалы, да и постоялый дворник шельма, а «куфарка» у него неопрятище, - так ведь сколько разнообразия насмотришься. А ещё как сердце не вытерпит, - изловишь какую-нибудь гадость во щах да эту «куфарку» обругаешь, а она тебя в ответ – вдесятеро иссрамит, так от впечатлений-то просто не отделаешься. И стоят они в тебе густо, точно суточная каша в тебе преет, - ну разумеется, густо и в сочинении вышло; а нынче всё это по-железнодорожному – бери тарелку, не спрашивай; ешь – пожевать некогда; день-день-день и готово: опять едешь, и только у тебя всех впечатлений, что лакей тебя сдачей обсчитал, а обругаться с ним в своё удовольствие уже некогда.¹²³

Jetzt reist der Mensch viel, aber schnell und ohne Risiko, pflegte Pisemskij zu sagen, und deshalb erlebt er keine starken Emotionen, hat nichts zu beobachten und keine Zeit dafür – alles fliegt an ihm vorbei. Deswegen kann man von Armut sprechen. In alten Zeiten fuhr man von Moskau nach Kostroma mit Pferden, mit der Postkutsche oder man mietete sich einen Wagen, und wenn dabei der Kutscher ein Schurke war und die Reisegefährten – die Frechlinge, wenn der Wirt ein Schelm war und seine Köchin eine Schlampe, dann konnte man sich nicht an der Vielfalt satt sehen. Mal kann das Herz das Ganze nicht aushalten – beim Herausfangen von etwas Ekelhaftem in der Kohlsuppe – so wird man die blöde Köchin beschimpfen und sie wird antworten und wie! Ihre Schmähungen werden zehnfach schlimmer sein – da wird man die Eindrücke nicht bald loswerden. Sie werden so dicht, als ob der Brei seit einem Tag im Körper schmore, so wird das literarische Werk natürlich dicht. Heute aber ist alles „Eisenbahn bedingt“ – nimm deinen Teller, ohne Fragen zu stellen, iss schnell – fürs Kauen gibt es keine Zeit, „ding-ding“ – und los: man fährt weiter und die einzigen Eindrücke sind, dass der Lakai einem zu wenig Rückgeld gegeben hat und man fürs Vergnügen, ihn richtig zu beschimpfen, keine Zeit hatte.

Durch den technischen Fortschritt und mit der akzelerierten Geschwindigkeit des Reisens scheint ihm die Quelle starker Gefühle erschöpft zu sein. Für den Ich-Erzähler hingegen ist diese Position nicht überzeugend – er bezieht sich auf Ch. Dickens, der im Land des

¹²³ Н. Лесков, *Жемчужное ожерелье*, т. 7, стр. 432.

entwickelten Eisenbahnnetzes lebe und dieses häufig genug mit dem neuen Verkehrsmittel bereise und trotzdem interessante Sujets finde, die seinem Werk tiefen Psychologismus verleihen.¹²⁴

Die Eisenbahn als Inbegriff der bürgerlichen Zivilisation und des Jahrhunderts, dem die „egalitär-vermischenden“ (*egalitarno-smesitel'nye*) Ideen immanent sind, mit dem Petersburger Leben und der literarischen *pošlost'* als Formen und Geist des neueren europäischen Lebens waren grundlegend für K. Leont'evs „religiöse Bekehrung“. In einer Reihe von Artikeln der 1880er-1890er Jahre weigert sich er, an das Kommen eines Reichs der Wahrheit und des Guten auf Erden zu glauben. Leont'ev verabscheut die „uniforme“ Brüderlichkeit und konstatiert in Russland die Ausbreitung des egalitären Ideals. Die von den liberalen Kreisen hochgepriesene „Erneuerung“ und den „Fortschritt“ nennt er „egalitär-liberale Zerlegung der romano-germanischen Zivilisation“ („эгалитарно-либеральное разложение романо-германской цивилизации“)¹²⁵ und zählt die Eisenbahn zu den „Mitteln der alles vermischenden Zerstörung“ („орудия всесмесительного разрушения“).¹²⁶ K. Leont'ev wählt die Eisenbahn, um die dunklen Seiten des Fortschritts hervorzuheben, und betont, dass zweifellos die Destruktion als Folge des technischen Fortschritts über die Gewinne an Zeit und Energie oder den praktischen Nutzen überwiegen. Seine auf grammatikalischen Gegensätzen („Zwar-aber“-Formeln) aufgebaute Argumentation betont den schädlichen Charakter des „alles verschlingenden Fortschritts der eisernen Wege“ („всепожирающий прогресс железных путей“).

N. Fëdorov bezieht sich in seiner Ablehnung des Fortschritts u. a. auf die Geschwindigkeit - eine seiner wichtigsten Komponenten. Am Beispiel der neuen, „schnellen“ Schriftweise, die die alte „gotische“ ersetzt hat (die neue Schriftweise hat die gleichen Charakteristika wie die neuen Verkehrsmittel),¹²⁷ veranschaulicht er das wesentliche Merkmal des Fortschritts: nicht

¹²⁴ Eine Antwort auf die gängige Diskussionen zum Thema Zivilisation vs. Kunst ist in dem berühmten Vorwort von Th. Gautier zu seinem Roman *Mademoiselle de Maupain* zu finden, vgl.:

Non, imbéciles, non, crétins et goitreux que vous êtes, un livre ne fait pas de la soupe à la gélatine; - un roman n'est pas une paire de bottes sans couture; un sonnet, une seringue à jet continu; un drame n'est pas un chemin de fer, toutes choses essentiellement civilisantes, et faisant marcher l'humanité dans la voie du progrès. (Th. Gautier, *La Préface de Mademoiselle de Maupain*, S. 84.)

¹²⁵ К. Леонтьев (1), *Письма о восточных делах*, стр. 357.

¹²⁶ Vgl.:

... народы романо-германского Запада, давшие миру одни только орудия всесмесительного разрушения, как дают они теперь (т.е. машины, пар, телеграфы, эгалитарную свободу, парламенты и т.д.) (К. Леонтьев (1), *Епископ Никанор о вреде железных дорог, пара и вообще об опасностях слишком быстрого движения жизни*, стр. 399.)

... Völker des romanisch-germanischen Westens, die der Welt nur die Mittel der alles vermischenden Zerstörung gegeben haben, und ihr immer noch geben (d.h. Maschinen, Dampf, egalitäre Freiheit, Parlamente. usw.)

¹²⁷ Vgl.: Письмо нового времени называют скорым, т.е. обладающим свойством, которое прилагается и к ружьям скорострельным, и к скоропечатным станкам, может быть прилагается и к средствам сообщения скороходным, скоровозным... (Н. Фёдоров, *Философия общего дела*, т. 1, стр. 24.)

nur die Veränderung bzw. die Bewegung sind sein Attribut, sondern die sich stetig beschleunigende Bewegung. Die Geschwindigkeit raubt allen Arbeitsarten – sowohl den mechanischen, als auch den geistigen – die „künstlerische Anziehungskraft und macht sie zum bloßen Mittel des Profits ohne jegliches Ziel, wenn man die sinnlichen Genüsse als Ziel nicht gelten lässt“.¹²⁸ Die Bilanz Fëdorovs ist dramatisch: anstatt die Seele zu erfüllen, schafft die Geschwindigkeit innerliche Leere.

Mit dem geplanten Bau des Eisenbahnnetzes verliert die Diskussion über Segen und Fluch des neuen Vehikels an Gewicht – die Vor- und Nachteile, die es in sich birgt, sind nicht von einem philosophischen Standpunkt aus zu bestimmen; die Frage nach der Bedeutung der Technik selbst kann letztendlich nicht gestellt werden, da es nicht um eine Alternative geht, sondern um ein Sowohl-als-Auch. Die Gewährleistung eines bequemen und vernünftigen Verkehrsnetzes ist eine der positiven Seiten des unausweichlichen Fortschrittsprozesses, dessen Kehrseite zerstört oder verändert wenigstens radikal alle althergebrachten und bewerteten Lebensformen. Die Lokomotive erscheint als Warnsymbol des neuen Zeitalters, das das geistige und gesellschaftliche Chaos in sich birgt.

5. 2. Zwei Fälle: F. Dostoevskij und L. Tolstoj

5. 2. 1. Fall 1 : F. Dostoevskij vs. V. Belinskij

In Dostoevskijs Eisenbahnrezeption sind zwei Phasen zu unterscheiden: R. Hollander weist auf drei Briefe Dostoevskijs an Majkov zwischen August und Oktober 1867 hin, in denen er seine Begeisterung über die russischen Eisenbahnwege äußert.¹²⁹ Später hat sich seine Haltung zur Eisenbahn radikal verändert. Die Bestechungsskandale in der Öffentlichkeit während des Eisenbahnbaus und die spektakuläre Bereicherung mancher Aktieninhaber haben die ganze „Idee des Fortschritts“ diskreditiert.¹³⁰

¹²⁸ Vgl.: ...художественной привлекательности, обращая их в средство наживы при совершенном отсутствии цели, если только не считать целью чувственные удовольствия... (Н. Фёдоров, *Философия общего дела*, т. 1, стр. 25)

¹²⁹ vgl. Brief an Majkov vom 16. (28.) August 1867:

А что дороги? Поскорее бы на юг, поскорее как можно; в этом вся штука. (Ф. Достоевский, т. 28, кн. 2, стр. 206)

Und was ist mit den Bahnen? Möglichst schnell nach Süden, so schnell, wie möglich, das ist die Hauptsache.

¹³⁰ Die Spuren der zahlreichen Skandale in der Öffentlichkeit, die mit der Fälschung und Spekulationen der Eisenbahnaktien verbunden sind, finden sich in *Podrostok (Der Jüngling)* – der Fürst Sokol'skij verwickelt sich in eine Affäre, vgl.:

Я – уголовный преступник и участвую в подделке фальшивых акций –ской железной дороги (Ф. Достоевский, *Подrostok*, т. 13, стр. 248)

Ich bin ein Krimineller und nehme an der Fälschung der Aktien von der –er Eisenbahn teil.

Vissarion Belinskij, ideologischer Gegner Dostoevskijs, sieht im schnellen Bau der Eisenbahn einerseits ein neues System der Ausbeutung, andererseits, trotz seines Abscheus für die Industrialisierung, für diesen „syphilitischen Schanker“ des Westens eine unausweichliche Förderung der Kommunikation und die Entwicklung neuer Beziehungen zwischen Menschen aller Stände und Klassen. Saint-Simonische Ideen von politischer Emanzipation, von Gleichheit und Brüderlichkeit bzw. von Veredlung aller Verhältnisse werden von ihm auf die Eisenbahn projiziert. Von der Eisenbahn wird in nahezu hymnischen Tönen gesprochen: Dostoevskijs Begegnung mit Belinskij an der Znamensker Kirche in Petersburg wird im *Tagebuch eines Schriftstellers zum Jahr 1873* überliefert. In diesem literarischen Juwel lässt Dostoevskij seinen Gegner die Baustelle des Nikolaevskij Bahnhofs häufig besuchen; der Gedanke, dass es in Russland bald eine Eisenbahn geben werde, solle dem an Schwindsucht leidenden Anführer der radikalen Generation der 1860er Jahre das Herz erleichtern. Diese Anekdote wird später in den *Dämonen* wiederholt.¹³¹ Hier erscheint der „grand maître“ der populistischen Generation im neuen Lichte: er könne nicht annehmen, dass die Eisenbahn außer Passagieren auch Waren transportieren werde. Der große Asket seiner Zeit sei so verblendet und heimtückisch, dass die Eisenbahn in seinem Fortschrittsprogramm die feinen Waren aus Paris heranbringen solle. Diese kleine Rache an dem eisenbahngläubigen Belinskij ist nur der Anfang einer Reihe von negativen Figuren, die alle mit der Eisenbahn zu tun haben. Die Episode mit Belinskij wird in Nabokovs *Dar (Die Gabe)* kolportiert: Der junge Černyševskij widmet mehrere Monate der Kreation eines *perpetuum mobile* und erinnert sich später, die Eisenbahn bewundernd, an seinen geistigen Lehrer:

Да, видел воочию поезд, - о котором еще так недавно мечтал бедняга Белинский (предшественник), когда, изнуренный чахоткой, дрожащий, страшный на вид, часами бывало смотрел сквозь слезы гражданского счастья, как воздвигается вокзал.¹³²

Ja, ich habe mit eigenen Augen den Zug gesehen, von dem noch vor kurzem der arme Belinskij (Vorläufer) geträumt hatte, als er, von der Schwindsucht abgezehrt, zitternd, schrecklich aussehend, unter Tränen des zivilen Glücks stundenlang beobachten konnte, wie der Bahnhof errichtet wurde.

Belinskijs Idee des Fortschritts ist der von der Menschheit beschrittene Weg von dem Tempel zum Bahnhof, seine Rührungstränen sind religiöser Art; in seinem neuen Glaubensbekenntnis erhält die Eisenbahn einen zentralen Platz und der Bahnhof wird zum Tempel des neuen Glaubens.

Belinskijs Position wird durch zahlreiche Publikationen unterstützt: Mit der Eisenbahn verknüpft man neue, sich öffnende Erwartungshorizonte und die Hoffnung auf eine radikale Veränderung des Gesichts der Welt. In vielen sozial-demokratisch engagierten Texten kehrt

¹³¹ Hinweise darauf bei W. Gesemann (1968 : 359-361).

¹³² В. Набоков (1), *Дар*, стр. 469.

beharrlich der Gedanke wieder, dass die Bahn eine engere Verbindung zwischen den Menschen herstellen könne. Dieser Gedanke sollte durch die Publizistik verbreitet werden und dadurch im Bewusstsein der Menschen an Wirklichkeit gewinnen. Für den technischen Gegenstand müsse sich eine entsprechende moralische Vorstellungswelt entwickeln, ansonsten scheint er wertlos und ohne Belang zu sein.

Die Eisenbahn spielt die entscheidende Rolle im Sujetaufbau von Dostoevskijs *Podrostok* (*Der Jüngling*): hier ist die Sujetlinie durch die Bewegung von Moskau nach Petersburg markiert, es ist der erste Schritt in der Realisation des megalomanischen Plans des Helden, Rothschild zu werden; die Karriere der russischen Eisenbahnmagnaten ist ein vorbildliches Muster für den Jüngling und die Affäre mit den gefälschten Eisenbahnaktien spielt eine fatale Rolle für den Fürsten Serëža.

Der dritte Teil von *Der Idiot* beginnt mit einer Klage: „Поминутно жалуются, что у нас нет людей практических“¹³³ („Es wird bei uns so oft geklagt, dass wir keine Pragmatiker hätten“), die dann mit einem „sogar“: „Даже, говорят, прислуги на некоторых железнодорожных станциях порядочной нет“¹³⁴ („Nicht einmal ein anständiges Eisenbahnpersonal hätten wir auf manchen Strecken aufzuweisen“) auf die weiteren absurden Zwischenfälle auf der Eisenbahn vorbereitet. Gogol's Stimme ist in dieser Ausführung zu hören, es fehlt nur die Schlussbemerkung: „редко, но бывает“ („Selten, aber es kommt doch vor“):

Там, слышишь, на какой-нибудь новооткрытой дороге столкнулись или провалились на мосту вагоны; там, пишут, чуть не зазимовал поезд среди снежного поля: поехали на несколько часов, а пять дней простояли в снегу. Там, рассказывают, многие тысячи пудов товару гниют на одном месте по два и по три месяца, в ожидании отправки, а там, говорят (впрочем и не верится), один администратор, то есть какой-то смотритель, какого-то купеческого приказчика, приставшего к нему с отправкой своих товаров, вместо отправки административировал по зубам, да ещё объяснил свой административный поступок тем, что «погорячился».¹³⁵

Da und da sind, wie man hört, auf einer neu eröffneten Strecke zwei Eisenbahnzüge zusammengestoßen, oder ist eine ganze Brücke mitsamt einigen Waggonen eingestürzt; hier hat ein Zug, wie es heißt, auf offenem Felde fast überwintert: die Fahrt sollte nur ein paar Stunden dauern, man blieb aber ganze fünf Tage im Schnee stecken. Dort und dort, so wird erzählt, faulen mehrere tausend Pud Fracht in den Waggonen auf ein und derselben Station und warten drei Monate vergeblich auf Weiterbeförderung, und als irgendein Abgesandter des Kaufmanns (es ist übrigens kaum zu glauben) einem der „Administratoren“, d.h. irgendeinem Stationsvorsteher, mit der Bitte um Absendung der Ware lästig geworden war, da hat ihm dieser nur eine administrative Ohrfeige verabreicht und seine Handlungsweise nachher noch damit zu rechtfertigen versucht, dass er „in Eifer geraten“ sei.

¹³³ Ф. Достоевский, *Идиот*, т. 8, стр. 268.

¹³⁴ Ebd., S. 268.

¹³⁵ Ebd.

Dieser Zwischenfall ist eigentlich keine Fiktion – er wird in einem Brief an Majkov vom 16. (28.) August 1867 von Dostoevskij zitiert („известие о высеченном купце 1-й гильдии в Оренбургской губернии исправником“, „Nachricht über die Verprügelung eines Großhändlers erster Gilde.“ F. Dostoevskij, B. 28 (2), S. 206).

Wie auch immer, diese Aufzählung der „unmöglichen“ Ereignisse ähnelt der Kolportage einer provinziellen Zeitung, dem Geschwätz eines Jedermanns, den wiederholten Gerüchten, die nur die Tatsachen ohne Namen aufbewahrt haben, sowie der Vorstellung, in welcher die Eisenbahn nicht aus den konkreten Stationen, Strecken und Verwaltungen besteht, sondern zu einem Inbegriff der „russischen Nachlässigkeit“ wird. Alles ereignet sich „irgendwo“: *tam, na kakoj-nibud'* („da und da, auf einer [Strecke]), *a tam, govorjat* („dort und dort, so wird erzählt“), *kakoj-to smotritel'* („irgendein Stationsvorsteher“), *kakogo-to kupečeskogo prikazčika* („irgendein Abgesandter des Kaufmanns“). Dostoevskijs chronikaler Erzähler lässt keine Gelegenheit aus, die Geschehnisse zu interpretieren und über die Menschen um sich herum zu lästern, - bald ist seine Stimme mit der des Autors zu verwechseln oder er äußert sich wie ein provinzieller Quatschkopf. In dieser Passage wird der Leser zum ersten Mal vom Erzähler angesprochen, so dass der komplizenhafte Ton und die familiäre „Wir“-Ansprache, die eine lange Tradition seit *Tristram Shandy* hat, den Leser verwirren und diesen zweifeln lassen, ob das ganze Geplauder ernst zu nehmen sei.

Die Eisenbahn taucht in Bezug auf Nebenfiguren mit einer gewissen Regelmäßigkeit bei Dostoevskij auf und bildet einen negativen Hintergrund für ihre Charakterisierung: Lebedevs Neffe ersucht um eine Stelle bei der Eisenbahn („А покамест, чтобы существовать, место одно беру в двадцать пять рублей на железной дороге“, ¹³⁶ „Ich nehme jetzt, um zu existieren, eine Stelle bei der Eisenbahn für fünfundzwanzig Rubel an“), Fürst Šč sammelt Informationen über den Eisenbahnbau („Сообща с одним знакомым техником он способствовал, собранными сведениями и изысканиями, более верному направлению одной из важнейших проектированных железных дорог“, ¹³⁷ „Gemeinsam mit einem Techniker hatte er auf Grund von Belegen und Forschungen bewirkt, dass eine geplante, sehr wichtige Eisenbahnlinie eine sinnvollere Streckenführung erhielt“), Evgenij Pavlovič und General Epančin sind im Besitz von Eisenbahnaktien, ¹³⁸ Gouverneur von Lembke (*Besy*) hat „hobbymäßig“ „целый поезд железной дороги“ ¹³⁹ („den ganzen Zug einer Modelleisenbahn“) aufgeklebt und einer der Dämonen – „служил по железным дорогам“

¹³⁶ Ф. Достоевский, *Идуот*, т. 8, стр. 162.

¹³⁷ Ebd., S. 155.

¹³⁸ В старину генерал Епанчин, как всем известно было, участвовал в откупках. Ныне он участвовал и имел весьма значительный голос в некоторых акционерных компаниях. (Ebd., S. 14.)

Vor Zeiten war er, wie jedermann wusste, ein Steuerpächter gewesen, heute hatte er einen Sitz und eine maßgebliche Stimme in mehreren soliden Aktiengesellschaften.

¹³⁹ eine ferne und „modernisierte“ Reminiszenz aus N. Gogol's *Revizor* – der ältere, „besonders begabte“ Sohn Dobčinskijs bastelte Droschken:

... и если где попадѣт ножик, сейчас сделает маленькие дрожечки так искусно, как фокусник-с... (Н. Гоголь, *Ревизор*, т. 4, стр. 166.)

...und falls ihm irgendwo ein Handmesser in die Hand fällt, macht er sofort eine winzige Droschke so kunstvoll, wie ein Zauberkünstler...

(„diente bei der Eisenbahn“). Die Eisenbahn ist das Symbol der Zeit,¹⁴⁰ des ökonomischen Booms und der Kapitalwanderungen, - ganz programmatisch in dieser Hinsicht erscheint Lebedevs Versprecher zu sein - er klagt über das 19. Jh., das „Jahrhundert der Laster und der Eisenbahnen“ („век пороков и железных дорог“), anstatt das „der Dampfer und der Eisenbahnen“ („век пароходов и железных дорог“). In *Besy* wird dagegen „unser Jahrhundert“ als „наш век гуманности, промышленности и железных дорог“ („Zeitalter der Humanität, der Industrie und der Eisenbahnen“) von Verchovenskijs Zirkel betrachtet und die tausendjährige „Frage“, die Doktrinenverschiedenheiten zwischen Katholizismus und Orthodoxie, diese „einfache Sache“ (*plëvoe delo*) schnell gelöst, indem dem Papst die Stelle eines einfachen Metropoliten im vereinigten Italien zugewiesen wird. Es ist auch kein Zufall, dass in *Brat'ja Karamazovy* Frau Chochlakova aufruft: „Нынче век железных дорог!“,¹⁴¹ „Jetzt ist das Zeitalter der Eisenbahnen!“).

5. 2. 2. Fall 2 : L. Tolstoj

In Tolstoj's Werk steht das Eisenbahnthema unter dem Zeichen des Thanatos - die Eisenbahn und das Eisen erwecken gleichzeitig Todestribe und Todesangst. Unter den Rädern eines Zuges an der Station Obiralovka stirbt Anna Karenina. In diesem Roman verbindet sich das Motiv der „Eisenbahn“ sowohl mit dem Wahn im Traum, als auch mit dem Tod. Dieser Bezug wird auf beiden Ebenen eingeführt: auf der „bewussten“ Ebene der Narration (vgl. die Anfangsepisode mit dem überfahrenen Wächter und Annas Selbstmord) und auf der „unbewussten“ Ebene der Leitmotivik (Annas rekurrerender Traum von dem französisch sprechenden und mit dem Eisen beschäftigten *mužik*). Im Abteil eines Zuges erzählt

¹⁴⁰ Die Eisenbahn ist für Dostoevskij eine Art „Goldmine“ – sie liefert eine Reihe an Beispielen, die jede Sünde illustrieren könnten, z. B. Hochmut:

... Что такое значит административный восторг и какая это именно штука? ... Поставьте какую-нибудь самую последнюю ничтожность у продажи каких-нибудь дрянных билетов на железную дорогу, и эта ничтожность тотчас же сочтёт себя вправе смотреть на вас Юпитером, когда вы пойдёте взять билет... «Дай-ка, дескать, я покажу над тобою мою власть...» (Ф. Достоевский, *Бесы*, т. 10, стр. 47.)

... Was ist die administrative Begeisterung und was für ein Phänomen ist das? Wenn der allerletzte Nichtswürdige für den Verkauf irgendwelcher dreckigen Eisenbahnfahrkarten angestellt wird, so wird dieses Nichts sich sofort das Recht geben, auf euch wie Jupiter zu schauen, wenn ihr euch eine Fahrkarte kaufen werdet. „Nun also, zeige ich dir meine Macht über dich...“ oder Eitelkeit:

По всей России протянулись теперь почти двадцать тысяч верст железных дорог и везде, даже самый последний чиновник на них стоит пропагатором этой идеи, смотрит так, как имеющий беззаветную власть над вами и судьбой вашей и над честью вашей, только вы попались к нему на железную дорогу. (in *Dnevnik pisatelja za 1876*, *Tagebuch eines Schriftstellers*, zitiert nach M. Al'tman (1966 : 112).

Durch ganz Russland ziehen sich jetzt fast 20 000 Werst der Eisenbahnstrecken, und überall auf ihnen propagiert sogar der allerletzte Beamte diese Idee, er schaut auf euch so, als hätte er eine grenzenlose Macht über euch und euer Schicksal und eure Ehre, sobald ihr in seine Gewalt bei der Eisenbahn geraten seid.

¹⁴¹ Ф. Достоевский, *Братья Карамазовы*, т. 14, стр. 348-349.

Pozdnyšev wie „seine Liebe ihn zu der Katastrophe geführt hat“.¹⁴² In einem Brief an Turgenjev im Jahre 1867 beschreibt L. Tolstoj, wie seine Wahrnehmung der Eisenbahn, die gewisse Anknüpfungspunkte mit Dostoevskijs Eisenbahn-Assoziationen aufweist (Eisenbahn – Verbreitung von Atheismus, vom Geist des Antichrist), die Struktur von *Anna Karenina* beeinflusst hat.

Tolstoj, ohne seine negative Einstellung zur Eisenbahn zu kaschieren, lässt seine Figur Levin einen Traktat über die Entwicklung der Eisenbahnen in Russland und die Verarmung des Adels redigieren. Es ist kein Wunder, dass sich das Landgut seines positiven Helden weit weg von der Eisenbahn befindet, sich aber von der Zivilisation bedroht sieht. Zwar kann man Levins Gut nur zu Pferd erreichen, aber er kehrt dennoch von Moskau mit dem Zug heim:

Утром Константин Левин выехал из Москвы и к вечеру приехал домой. Дорогой, в вагоне, он разговаривал с соседями о политике, о новых железных дорогах, и, так же как в Москве, его одолевала путаница понятий, недовольство собой, стыд пред чем-то; но когда он вышел на своей станции, узнал кривого кучера Игната с поднятым воротником кафтана, когда увидел в неярком свете, падающем из окон станции, свои козловые сани [...] он почувствовал, что понемногу путаница разясняется и стыд и недовольство собой проходят.¹⁴³

Am nächsten Morgen fuhr Konstantin Levin in Moskau ab und kam gegen Abend nach Hause. Unterwegs im Eisenbahnwagen unterhielt er sich mit seinen Reisegefährten über Politik, über die neuen Eisenbahnlinien und litt wie in Moskau unter der Verwirrung aller Begriffe, der Unzufriedenheit mit sich selbst und einem unerklärlichen Schamgefühl. Aber als er auf seiner Station ausstieg und in dem schwachen Lichtschimmer, der aus den Fenstern des Stationsgebäudes fiel, seinen einäugigen Kutscher Ignat mit hochgeschlagenem Mantelkragen erkannte, seinen Schlitten mit den bunten Decken sah [...] da fühlte er, wie seine Verwirrung und das Gefühl der Scham und Unzufriedenheit mit sich selbst allmählich von ihm wichen.

Das in seiner Seele herrschende Wirrnis (Ergebnis der Moskauer Ereignisse) und das Chaos der Begriffe verschwinden nicht während der mehrstündigen Eisenbahnfahrt, sondern erst nachdem Levin den Waggon verlässt und Ignat mit seinem Schlitten sieht. Noch im Hotel der Gouvernementsstadt, die vor kurzem modernisiert worden war („по новым усовершенствованным образцам“, „nach neuen, verbesserten Mustern“), fühlt sich Levin durch die zeitgemäße Hektik, die er mit der Eisenbahn assoziiert, verärgert (vgl. „какая-то новая современно железнодорожная самодовольная озабоченность“,¹⁴⁴ „irgendeine neue, moderne, eisenbahnähnliche, selbstzufriedene Hektik“).

In seiner Schrift vertritt Levin die Idee, dass das patriarchale Russland noch nicht für ökonomische Wandlungen bereit sei, und sieht in der europäischen Zivilisation eine der Ursachen der Armut:

Он доказывал, что бедность России происходит только от неправильного распределения поземельной собственности и ложного направления, но что этому содействовали в последнее время ненормально развитая Россия внешняя цивилизация, в особенности пути сообщения, железные дороги, повлекшие за собой централизацию в городах, развитие роскоши, и вследствие того, в ущерб земледелию, развитие

¹⁴² Л. Толстой, *Крейцера соната*, т. 12, стр. 186.

¹⁴³ Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 8, стр. 105-106.

¹⁴⁴ Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 9, стр. 64.

фабричной промышленности [...] При нашем неправильном пользовании землёй железные дороги, вызванные не экономической, но политической необходимостью, были преждевременны...¹⁴⁵ Er suchte nachzuweisen, dass die Armut in Russland nicht nur von der ungerechten Verteilung des Grundbesitzes und dem falschen Verwaltungssystem herrührte, sondern dass in letzter Zeit auch die dem Land so widernatürlich aufgenötigte äußere Zivilisation dazu beigetragen habe, vor allem die Verkehrsmittel, die Eisenbahnen, die eine Zentralisation in den Städten mit sich brachten, das Wachsen des Luxus und als Folge davon den Schaden der Landwirtschaft, die Entwicklung der Industrie [...] Dass bei der falschen Nutzung des Bodens in Russland die Eisenbahnen, die ja keine wirtschaftliche, sondern eine politische Notwendigkeit bedeuteten, verfrüht seien...

Levins Argumentation ist nicht von Belang für Fürst Stiva Oblonskij – nach dem Verlust seines Vermögens nach „adeliger Art“ (vgl. Levins Reflexionen: „прожить по-барски -, это только дворяне умеют“, „wie ein Herr gelebt zu haben – das können nur die Adeligen“) versucht er, sich in der bürgerlichen Umgebung zu revanchieren. Er ist nicht mehr im staatlichen Dienst beschäftigt, was für den Adel der Normalfall war, sondern ist im privaten Unternehmen (Union der Banken und Eisenbahnen – dem Inbegriff westlicher Zivilisation) tätig. Die Macht des Kapitals zögert nicht, ihm zu zeigen, dass die Zeiten sich geändert haben – drei Stunden lang muss der Nachkomme Rjuriks im Vorzimmer eines Eisenbahnmagnaten, des Juden Bolgarinov,¹⁴⁶ auf die Audienz warten. Ein Ereignis, das ihn zum Schreiben eines Kalauers bewegt – „Было дело до жидов, и я дожидался“ („Ich hatte ein Geschäft mit dem Juden, und wartete auf ihn“). Die weit verbreitete Meinung, dass sich das russische Kapital in den Händen der Eisenbahnmagnaten und Juden mittels finanzieller Machinationen

¹⁴⁵ Ebd., S. 58.

Die Argumente, die Levin in seinem Traktat bringt, sind ein direktes Zitat aus Tolstojs Artikel *Progress i opredelenie obrazovanija* (*Fortschritt und Bestimmung der Bildung*, 1862-1863), in dem Tolstojs Ablehnung der Geschichte bzw. sein Postulat der Unmöglichkeit einer Entwicklung und seine Vision des Fortschritts als Prozess der Entfernung vom Urbild, der Urharmonie, formuliert wurden. Am Beispiel der Eisenbahn als Sinnbild des technischen Fortschritts veranschaulichte er seine Feindlichkeit angesichts der Technizität und stellte sich auf die Seite des „Volkes“:

...несомненный факт всегдашнего противодействия народного духа к введению железных дорог существует во всей своей силе. Народ примиряется с ними только в той мере, в которой, испытав соблазн железных дорог, он сам делается участником этой эксплуатации. Настоящий народ, т. е. народ, прямо, непосредственно работающий и живущий плодотворно, народ преимущественно земледелец, 9 / 10 всего народа, без которых бы немислим был никакой прогресс, всегда враждебно относился к ним... И потому я должен склониться на сторону народа, на том основании, что, 1-е, народа больше, чем общества, и что потому должно предположить, что большая доля правды на стороне народа; 2-е и главное — потому, что народ без общества прогрессистов мог бы жить и удовлетворять всем своим человеческим потребностям. (Л. Толстой, *Прогресс и определение образования*, т. 16, стр. 85-86).

Die zweifellose Tatsache des ständigen Widerstands des Volksgeistes dem Bau der Eisenbahnen gegenüber existiert in all ihrer Heftigkeit. Das Volk wird sich mit ihnen in solchem Maße zufriedengeben, in dem es selber an dem Eisenbahnbetrieb teilnehmen wird, nachdem es die Vorteile der Eisenbahn geprüft hat. Das wahre Volk, d.h. das unmittelbar arbeitende und fruchtbringend lebende Volk besteht größtenteils aus Ackerbauern; neun Zehntel des ganzen Volkes, ohne die kein Progress vorstellbar wäre, verhielten sich immer feindselig ihr gegenüber... Und darum soll ich mich auf die Seite des Volkes schlagen, aus dem Grunde, dass erstens, das Volk größer ist, als die Gesellschaft und man deshalb annehmen sollte, dass der größte Teil der Wahrheit auf der Seite des Volkes ist, und zweitens, das Wichtigste – weil das Volk ohne die Gesellschaft der Progressisten leben und alle seine menschlichen Bedürfnisse decken könnte.

¹⁴⁶ Lazar' Poljakov wurde zum Prototyp Bolgarinovs. Tolstoj gab sich bekanntlich keine große Mühe auf der Suche nach den Familiennamen. Wenn ein reeller Eisenbahnmagnat Poljakov hieß, so sollte der fiktionale entweder Bolgarinov oder Vengerov heißen.

konzentriert hat, vertritt auch Dostoevskij in seinem *Dnevnik* – voll Empörung ist seine rhetorische Frage: „Не железнодорожник ли и жид владеют экономическими силами нашими?“¹⁴⁷ („Sind es nicht der Jude und der Eisenbahner, die über unsere wirtschaftlichen Kräfte herrschen?“). Wie ein unendliches Zitat aus Konstantin Levins Traktat erscheint sein weiterer Text:

Вот у нас строятся железные дороги, и опять факт, как ни у кого: Европа чуть ли не полвека покрывалась своей сетью железных дорог, да ещё при своём-то богатстве. А у нас последние пятнадцать-шестнадцать тысяч вёрст железных дорог в десять лет выстроились, да ещё при нашей-то нищете и в такое потрясённое экономическое время, сейчас после уничтожения крепостного права! [...] На разрушенное землевладение и создались железные дороги.¹⁴⁸

Jetzt sind bei uns auch die Eisenbahnen im Bau, und schon wieder ist es eine Tatsache, wie nirgendwo anders: Europa hat fast ein halbes Jahrhundert gebraucht, um das Eisenbahnnetz zu entwickeln, und dies mit seinem Reichtum. Bei uns wiederum wurden die letzten fünfzehn-sechszehn tausend Werst in zehn Jahren gebaut, und dies mit unserer Armut und in einer solch schwierigen wirtschaftlichen Zeitperiode, gleich nach der Abschaffung der Leibeigenschaft! [...] Die Eisenbahnen wurden gleichzeitig mit der Vernichtung des Ackerbaus geschaffen.

Wie im Fall Dostoevskijs ist die Eisenbahn für Tolstoj u. a. der Inbegriff des Lasters und der Sünde – im Drama *Vlast' t'my ili Kogotok uvjaz, vsej ptičke propast'* (*Macht der Finsternis oder wenn eine Klaue steckengeblieben ist, stirbt das ganze Vögelchen*, 1886) tritt der Held auf den Sündenweg in seiner „Eisenbahnperiode“ (er lebt *na čugunke*) auf.

Ganz programmatisch ist die Botschaft in Tolstoj's Miniatur *Ot skorosti sila* (*Geschwindigkeit verleiht Kräfte*): der Lokführer eines sich dem Bahnübergang rasch annähernden Zuges bemerkt zu spät, dass eine Bauernkutsche auf den Gleisen stecken geblieben ist, und beschließt nicht zu bremsen:

Мужик отбежал от телеги, а машина, как щепку, сбросила с дороги телегу и лошадь, а сама не тряхнулась, пробежала дальше.¹⁴⁹

Der *mužik* lief von der Bauernkutsche weg und die Maschine warf das Pferd und die Kutsche, wie einen Holzstück von den Gleisen ab, und lief selbst, ohne einen Stoß gemacht zu haben, weiter.

Die logische Folge (die Maschine wirft die Kutsche und das Pferd ab) symbolisiert den Konflikt der patriarchalen idyllischen Ordnung der russischen Provinz und einer auf ihrem Weg alles zerstörenden Lokomotive als Vertreter der fremden Zivilisation.

¹⁴⁷ Ф. Достоевский, *Дневник писателя за 1881г., январь*, т. 27, стр. 10.

¹⁴⁸ Ebd., S. 10.

¹⁴⁹ Л. Толстой, *От скорости сила*, т. 22, стр. 106.

6. Eisenbahn: zoomorphes Geschöpf und apokalyptische Visionen

И меня мчит ночью тёмной
Змий – не змий и конь – не конь,
Зверь чудовищно огромный,
Весь он пар и весь огонь!
(П. Вяземский, *Ночью на железной дороге*)
In der dunklen Nacht sause ich
Mit einem ungeheuer riesigen Biest, es ist weder
Schlange, noch Pferd,
Es ist ganz Feuer und Dampf.
(P. Vjazemskij, *In der Nacht auf der Eisenbahn*)

...начнется
Раскачка, выворот, беда,
Звезда на землю оборвется,
И станет горькою вода...
...И солнце ангелы потушат...
(В. Ходасевич, *Из окна*)
...plötzlich fängt es an:
Das Schwingen, die Ausstülpung, das
Unheil,
Der Stern wird auf die Erde sich
herabstürzen
Und bitter wird das Wasser...
Und die Engel werden die Sonne löschen.
(V. Chodasevič, *Aus dem Fenster*)

Menschliches Leben und Denken sind von der Ambivalenz der eigenen Vorstellung von sich selbst geprägt (das Leben funktioniert auf zwei Ebenen: auf einer rein biologischen Ebene, die von biologischen Gesetzen bestimmt ist, die für die ganze Tierwelt gelten; und auf einer „sozialen“ Ebene, die unter anderem von der Maschinenzivilisation beeinflusst wird). Die alte Konkurrenz mit dem Schöpfer scheint im Akt des Maschinenkreierens (vor allem dynamischer, „sich bewegender“ oder „denkender“ Maschinen, Puppen-Automaten, etc.) in die Phase des „Waffenstillstands“ einzutreten. Der „nach dem Bilde Gottes“ geschaffene Mensch versucht im eigenen schöpferischen Akt die Urschöpfung nachzuahmen, indem er der Maschine anthropo- bzw. zoomorphe Züge verleihen möchte. Der Mensch selber wird zum Urbild der Maschine, die zu seiner Fortsetzung, seiner Ergänzung und mit der Zeit zu seinem untrennbaren Teil, zu einem seiner Organe wird.¹⁵⁰ Im alten Traum des Menschen, Raum und

¹⁵⁰ Die anthropologischen und ökonomischen Auswirkungen der industriellen Revolution, mit ihren technischen Innovationen und neuen Organisationsformen von Arbeit, induzierten eine philosophische Auseinandersetzung mit der Technik und damit zusammenhängend bei K. Marx mit der Arbeit als ein eingeständiges philosophisches Thema. Ernst Kapp war der erste, der die Erweiterung des menschlichen Zellkörpers durch zusätzliche Organe andeutete. In seinen *Grundlinien einer Philosophie der Technik* (1877) prägte er den Begriff der „Organprojektion“. Damit wollte Kapp ausdrücken, dass sich der Mensch Werkzeuge und Einrichtungen schafft, die nach einem allgemeinen, wissenschaftlichen Prinzip betrachtet den Organen seines Körpers gleichen und durch Nachahmung derselben entstanden seien. Eine große Anzahl menschlicher Werkzeuge lässt sich als

Zeit (d. h. die Weltordnung) zu unterwerfen, sieht er in seinem Geschöpf – in der ihm ähnlichen Maschine – einen Komplizen, der sein kurzes Leben wesentlich leichter und angenehmer machen soll. Die Maschine aber, wie der Mensch im Sündenfall, beginnt zu rebellieren und unabhängig vom ihm zu funktionieren, so dass sie letztendlich versucht, ihren Schöpfer zu zerstören.

Mit einer fast vierzigjährigen Verspätung sieht sich die russische Dichtung der von W. Wordsworth aufgestellten Forderung „poetische Assimilation industrieller Sachverhalte“ verpflichtet und versucht die neuen Sachverhalte – das Technische – in sich aufzunehmen und in den poetischen Diskurs zu integrieren. Die Empfindung, die man mit der Lokomotive verbindet, wird sogar sprachlich umgesetzt, indem man ihr Eigennamen zuschreibt. Allein die Namen der ersten Lokomotiven zeugen schon von der Vielzahl an Assoziationen, die die Menschen angesichts des dampfenden Gefährts bewegten. In der viktorianischen Ära nennt man sie „Fury“, „Vulcan“, „Tiger“ oder „Rocket“, die erste russische Lokomotive heißt „Provornyj“¹⁵¹ („Der Geschwinde“). Diese Namen veranschaulichen das ambivalente Verhältnis des Menschen zu der neuen Erfindung: Zum einen sind die Namen positiv konnotiert und tradieren die Verherrlichung der ekstatischen Geschwindigkeit und den damit verbundenen Fortschrittsglauben, zum anderen beschreiben sie aber die Angst vor dem neuen, unkontrollierbaren „Subjekt“.

bewusste oder unbewusste Nachbildung der Glieder seines Körpers ansehen. Die Eisenbahnlinien betrachtet er als exteriorisierten Blutkreislauf, das Telegraf entspricht dem Nervensystem, dem Auge entspricht die fotografische Kammer, mit Linse, Retina, einem Mechanismus zum Scharfstellen der Bilder, usw. Kapp vertrat die Auffassung, dass sich als höhere Stufe der Projektion der leibliche menschliche Organismus im Gemeinwesen fortsetzte: im Staat sah er die völlige Entsprechung zur Menschennatur, ihre Totalprojektion.

P.T. de Chardin wies, aus einer ganz anderen Lebenseinstellung kommend, auch auf die tiefe Wesensverwandtschaft von Organen und menschlichen Werkzeugen hin und zog daraus weitreichende Konsequenzen für die Evolution. „Das Werkzeug ist in der menschlichen Reihe das Äquivalent des differenzierten Organs in der Tierreihe; – das Äquivalent, das heißt: das wirkliche Homologon und nicht die oberflächliche, aus einer banalen Konvergenz entstandene Nachahmung.“ (zitiert nach Hantschk, A., Jung, M., 2000 : 135.)

Der Frage nach der Kultur- und Lebensbedeutung der Technik stellten sich in den zwanziger Jahren des 20. Jhs. M. Scheller, E. Cassierer und K. Jaspers. In der zweiten Hälfte des 20. Jhs. stehen die konkreten Auswirkungen der zusätzlichen Organe auf den Menschen im Mittelpunkt des Interesses von M. McLuhan. In seinem umstrittenen Werk *Die magischen Kanäle* (1968) ist die Ausweitung des menschlichen Körpers durch die Gesamtheit der technischen Hilfsmittel für ihn eine Selbstverständlichkeit. Nach dem „technischen“ Zeitalter mit Arbeitsteilung und Spezialisierung als seinen Hauptmerkmalen, ist die Menschheit nach McLuhan nunmehr in das „elektrische“ Zeitalter eingetreten. Ähnlich wie die verwendeten Verkehrsmittel das Wachstum der Städte kontrollieren und steuern, so nehmen auch die jeweiligen Medien Einfluss auf die weitere Entwicklung der menschlichen Gemeinschaft.

¹⁵¹ J. Mahr zitiert eine Fülle von Metaphern, mit denen die ersten Lokomotiven in Deutschland dem Publikum vorgestellt wurden, vgl.: „Triumphwagen des Gewerdefleißes“, „eiserner Engel“, „schwarzer Teufel“, „Herkules in der Wiege“, „Dampfdrachen“, „Messias des Volkes“, „Leichenwagen des Absolutismus“ etc. (J. Mahr, 1982 : 116). Er weist darauf hin, dass der Versuch, Benennungen für die neue Kraft im mythologischen Bereich auszuleihen, keinen Erfolg hatte. Im Laufe der Jahre entfaltete sich die Sprachmöglichkeit; das gesamte poetische Register stand bald zur Verfügung.

Im Prozess der Eingemeindung des neuen Verkehrsmittels greift man am häufigsten auf den Bereich der Tiermetaphorik zurück - die historische Entwicklung ist besonders an den Pferdemetaphern zu erkennen: da die Lokomotiven die Pferde als Zugtiere ablösen, werden sie selbst zuerst mit den Pferden verglichen bzw. als technische Pferde dargestellt. Um das Neuartige zu verinnerlichen, wird auf der ersten Stufe versucht, es lediglich mit vertrauten Vorstellungen zu verbinden und somit zu erläutern - das dämonische Zerstörungspotenzial der Dampfmaschine gerät aber dabei nie völlig aus dem Blickfeld:

О да, он дымится, а не было б свету / Дневного, ты б видел, как брызжет огонь. / Где конь тут, где всадник - различия нету, - / Тут слито всё вместе - и всадник и конь. [...]

Он в латах, он весь - из металлов нетленных - / Из меди, железа. Чу! Свищет и ржет. / А сзади хвост длинный... ну, это - он пленных / Вослед за собой вереницу влечет.¹⁵²

Ah, ja, er raucht, und wenn es nicht heller Tag wäre, / Hättest du sehen können, wie er Feuer ausspeit. / Man kann nicht erkennen, wo hier / Der Reiter und das Ross, / Alles ist in einem verfloßen, sowohl der Reiter, als auch der Ross. [...]

Er ist in Rüstung, er besteht ganz aus unverweslichen Metallen, / Aus Kupfer und Eisen. Hör zu! Er pfeift und wiehert. / Und hinten hat er einen langen Schwanz: / Das ist eine Schlange der Gefangenen, / die er hinter sich schleppt.

Wenn die Ungeheuer des russischen Volksmärchens als Referenz des Unheimlichen (siehe Dämonischen) herausgezogen werden (vgl. den Anfang von Vjazemskijs *Noč'ju na železnoj doroge* (*Nacht auf der Eisenbahn*) – „Прочь Людмила с страшной сказкой / про полночного коня!“¹⁵³, „Weg, Ljudmila, mit dem schaurigen Märchen / über den Mitternachtsross!“), so erleben sie mit der Industrialisierung eine gewisse Modernisierung. Der Katalog traditioneller Komponenten wie eiserne Hufen, feuriges Maul bzw. Mähne und eine akustische Vielfalt, die ihre Erscheinung begleitet (vgl. „Авангард его и свита - / грохот, гул, и визг, и вой“, „Seine Vorposten und sein Gefolge sind Gekrach, Getöse, Winseln und Heulen“, „Зверь пыхтит, храпит, вдруг свистнет“, „Das Biest keucht, schnarcht und pfeift plötzlich“), wird durch die unaufhaltsame, von Dampfkraft getriebene Bewegung komplementiert. Der Zug, diese moderne Höllencreatur, gewinnt in den Zeiten des Übermenschen „überdämonische“ Kräfte – das Krähen eines Hahnes, folkloristisches Heilmittel gegen die Kraft des Bösen, erweist sich ohnmächtig gegen seinen Ansturm:

Поезд наш не оробеет, / Как ни пой себе петух; / Мчится – утра ль блеск алеет, / Мчится – блеск ли дня потух.¹⁵⁴

Unserem Zug wird es nicht bange, / trotz des Singens des Hahnes; / Er saust mal bei der Morgenröte, / mal bei der Abendfinsternis.

Zum Zwecke der Assimilation des neuen Verkehrsmittels erscheint die Lokomotive in der bimedialen *lubok*-Darstellung: Das Bild der Feuer und Dampf ausspeienden Maschine wird durch den poetischen Definitionsversuch mit Hilfe eingängiger, dem lebendigen Körper und

¹⁵² В. Бенедиктов, *Локомотив*, стр. 515.

¹⁵³ П. Вяземский, *Ночью на железной дороге*, стр. 304-307.

¹⁵⁴ Ebd., S. 307.

den nationalen Realien (*samovar v uprjažke*, „Samowar im Gespann“) entnommener Analogien, verstärkt. Um den Assimilationsvorgang gezielt voranzutreiben und zu rechtfertigen, erscheint das Neue den vertrauten Vorstellungsschemata zugeordnet (folgend stehen zwei Versionen des *lubok*-Textes von 1862):

lubok-Text

В два пути чугуны шины,
по путям летят машины...
Закипит вдруг самоваром,
Фыркнет искрами и паром,
Плавно мчится, не трясёт –
Словно вихрем понесёт.
Скородвижно, самокатно,
посмотреть весьма приятно.
Auf zwei Linien hat sie eiserne Schienen,
darauf sausen die Maschinen...
Das Pferd pustet und schnauft mit Funken und Dampf,
Mal beginnt es zu kochen, wie ein Samowar,
Fährt schwebend, zittert nicht,
saust schneller, als eine Wolke –
Mit einem Wort, fährt es schnell und
sich selbstbewegend, ist nützlich und angenehm zu sehen.

Versionen

Не на тройках на парах
Посмотреть, так прямо страх
На дому большая башня
И свистит там очень страшно
Самосвист замысловатый,
Знать заморский, хитроватый.
Nicht auf Troikas, sondern auf Dampfern;
Es macht bange, so was zu sehen.
Auf dem Haus ist ein großer Turm
Es wird dort sehr schaurig gepfeifen,
Dieses Selbstpfeifen ist sehr verzwick,
Wahrscheinlich ist es fremdländisch,
ausgeklügelt.

Man braucht über den poetischen Wert solcher Reime in dieser überaus „reimsüchtigen“ Zeit, wo Alles und Jedes mit wohleingerichteten Versen verziert wurde, kein Wort zu verlieren – solche Texte zeigen vor allem, mit welchen Vorstellungen die allgemeine Stimmung zum Ausdruck gebracht wurde. Der Rückgriff auf bekannte Motive lässt alle einstimmen: In der Stilisierung der allegorischen Denkweise des Volkes erscheint das Natürliche und das Künstliche, das Organische und das Maschinelle metaphorisch verquickt. Der Versuch, neue Sachverhalte zu interpretieren, stimuliert das Schaffen von Neologismen (vgl. *skorodvižno* („es bewegt sich schnell“), *samokatno* („es bewegt sich von sich selbst“, *samosvist* „es pfeift“), die das Phänomen der mechanischen Fortbewegung beschreiben sollen.

Nach demselben volksnahen Denkmuster wird die Bewegung der „feurigen Schlange“ in A. Ostrovskijs *Groza* (*Das Gewitter*, 1859) dargestellt – die Erzählung der Pilgerin Fekluša enthält im Vergleich zum *lubok*-Text eine neue Komponente, die nicht nur die Rezeption der Eisenbahn, sondern auch der ganzen industriellen Ära prägt – im apokalyptischen Fieber verwandelt sich die Dampfmaschine in ein Untier und dient als Hinweis auf die bald kommende Endzeit:

...огненного змия стали запрягать: все, видишь, для-ради скорости. [...] конечно, другие от суеты не видят ничего, так он им машиной показывается, они машиной и называют, а я видела, как он лапами-то вот так делает...¹⁵⁵

¹⁵⁵ А. Островский, *Гроза*, т. 2, стр. 236.

... Man hat angefangen, das feurige Ross anzuspinnen: schau mal, alles um der Geschwindigkeit Willen. [...] Klar, dass manche in der Hektik gar nichts sehen, dass es sich ihnen als eine Maschine zeigt, und sie nennen es Maschine, aber ich habe gesehen, wie es, mit seinen Prätzen so was tut...

Die frühen „Eisenbahntexte“ bilden mit der Trias „Tier-Feuer-Getümmel“ die Umrisse einer endzeitlichen Welt ab; der wachsende Fortschritt birgt die Gefahr der äußersten Säkularisierung und sieht keine Perspektive vor, die gegebene „Welt Gottes“ in die technisierte „von menschlicher Hand“ geschaffene Welt zu integrieren, geschweige denn beide zu vereinigen. In dieser für ihn ganz neuen Situation sieht sich der Mensch angstvoll, unsicher, zweifelnd und setzt sich zur Wehr. Der Tod lässt sich nicht durch den technischen Fortschritt eliminieren, allen möglichen Übertreibungen ausgeliefert, enthält die Zukunftsschau apokalyptische Farben, Rauchgeruch und den Vorgeschmack der Katastrophe. Apokalyptische Eisenbahn-Assoziationen liegen auf der Hand. Die seit dem Jahr 1000 erwartete Endzeit scheint nun materielle Beweise, die sich nicht nur den Mystikern oder den Exaltierten offenbaren, sondern jetzt „jedermann“ offensichtlich sind, hervorzubringen.

Obwohl die Offenbarung sich nicht nur mit den Endzeiten, sondern (und vor allem) mit dem tausendjährigen Reich Christi, dem Weltgericht und dem himmlischen Jerusalem beschäftigt, nimmt ganz programmatisch in der Volks-Apokalypse-Hermeneutik die Auslegung der Katastrophen und Plagen den Hauptplatz ein. Das Böse und das Übel sind Ergebnis der Verwandlung eines ursprünglich Guten zum Bösen, das aus dem historischen Prozess des Verfalls hervorgeht. Mit der Behauptung der Verkehrung der Welt zum Schlechteren entsteht unmittelbar die Frage, was oder wer diese Wandlung der ursprünglich guten Welt zur schlechteren verursacht hat. Die theologische Antwort ist, dass die Ursache dieser Wandlung der Sündenfall des Menschen und seine fortdauernde Wirkung sind. Zum Wesen des Sündenfalls gehört der Gedanke, dass dieser immer weiter fortwirkt und sich damit auch der Ursprung des Bösen fortpflanzt. Für neuzeitliche Ideologien liegt der Ursprung des Übels in einem Organisationsfehler der Gesellschaft, der u. a. auf dem Privateigentum an Produktionsmitteln beruht.

Unter den vielen Strategien, nach denen sich die Handlung in Dostoevskijs *Der Idiot* organisiert, ist die Gegenüberstellung des christlichen und des merkantilen *modus vivendi*, die in verschiedenen Diskurstypen zustande kommt (Lebedev, Ganja und Radomskij diskutieren über den Fortschritt, das Motiv des Mitleids steht im Mittelpunkt von Ippolits *neobchodimoe ob'jasnenie* („notwendige Erklärung“), Fürst Myškin unterhält sich mit dem sterbenden Ippolit über die Märtyrer und endet mit einer „deplatzierten“ Tirade über die Gefahren des Katholizismus). Der Kontrast dieser zweier Kulturtypen vermittelt sich in den Termini der „wahrhaftigen Einheit des Glaubens“ und „unrichtigen Einheit des Kapitals“. Lebedev wird

zum redegewandtesten Verteidiger dieser Idee, obwohl er in seinen Formulierungen nie zum Kernpunkt gelangt. Ganz programmatisch ist Lebedevs Beschäftigung mit der Apokalypse-Deutung: In seiner Auslegung ist die Eisenbahn das dritte Ross der Apokalypse und „unsere Zeit“, d.h. das Zeitalter der Eisenbahn, die Epoche des dritten Rosses, die bald vom vierten Ross, dessen Name „Tod“ ist, abgelöst wird:

Я же в толковании Апокалипсиса силен и толкую пятнадцатый год. Согласилась [Наст. Филип.] со мной, что мы при третьем коне, вороном, и при всаднике, имеющем меру в руке своей, так как все в нынешний век на мере и договоре, и все люди своего только права и ищут [...] Но на едином праве не сохраняют, и за ним последует конь бледный и тот, коему имя Смерть, а за ним уже ад...¹⁵⁶

Ich bin in der Deutung der Apokalypse ziemlich firm, denn ich beschäftige mich schon fünfzehn Jahre damit. Sie [Nast.Fillip.] war mit mir einig, dass wir heute in der Zeit des dritten Pferdes stehen, des schwarzen, dessen Reiter eine Waage in der Hand hält, da heutzutage alles nach Maß und Abmachung erfolgt und alle Menschen nur ihr Recht suchen [...] Aber allein mit dem Recht ist es nicht getan, deshalb werden darauf das fahle Pferd folgen und der, dessen Name heißt Tod, und nach ihm die Hölle...

Nicht zufällig startet in *Der Idiot* die Diskussion um die Apokalypse-Deutung am Geburtstag Myškins; die Erwähnung des Sterns „Wermut“, dessen Fall in der Apokalypse mit dem Blasen der sieben Posaunen und dem Ausgießen der sieben Zornschaalen den Untergang Babylons ankündigt,¹⁵⁷ gibt Anlass zur Predigt gegen den rasch wachsenden Kapitalismus mit den Eisenbahnen als seinem Sinnbild:

...Вы слышали о «звезде Полюнь» князь?

- Я слышал, что Лебедев признает эту «звезду Полюнь» сеть железных дорог, распространившихся в Европе.[...]

- Что за «звезда Полюнь» такая? – осведомился кто-то. [...]

- Не железные дороги, нет-с! – возражал Лебедев, в одно и то же время и выходивший из себя и ощущавший непомерное наслаждение, – собственно одни железные дороги не замусят источников жизни, а всё это в целом-с проклято, всё это настроение наших последних веков, в его общем целом, научном и практическом, может быть, и действительно проклято-с. [...]

...но опять-таки дело не в том, а вопрос у нас в том, не ослабели ли «источники жизни» с усилением...

- Железных дорог? – крикнул Коля.

- Не железных путей сообщения [...] а всего того направления, которому железные дороги могут послужить, так сказать картиной, выражением художественным. Спешат, гремят, стучат и торопятся для счастья, говорят, человечества! «Слишком шумно и промышленно становится в человечестве, мало спокойствия духовного», - жалуется один удалившийся мыслитель. «Пусть, но стук телег, подвозящих хлеб голодному человечеству, может быть лучше спокойствия духовного», - отвечает тому победительно другой, разъезжающий повсеместно мыслитель, и уходит от него с тщеславием. Не верю я, гнусный Лебедев, телегам, подвозящим хлеб всему человечеству, без нравственного основания поступку, могут прехладнокровно исключить из наслаждения подвозимым значительную часть человечества, что уже и было...¹⁵⁸

„... Haben Sie schon das von dem „Stern, dessen Name heißt Wermut“ gehört, Fürst?“

„Ich habe gehört, dass Lebedev diesen „Stern, dessen Name heißt Wermut“ für die Eisenbahnlinien hält, die sich in Europa ausgebreitet haben.“ [...]

„Was ist das für ein „Stern Wermut“?“ erkundigte sich jemand. [...]

¹⁵⁶ Ф. Достоевский, *Идиот*, т. 8, стр. 167.

¹⁵⁷ Apk 8:10-11

Und der dritte Engel blies eine Posaune; und es fiel ein großer Stern vom Himmel, der brannte wie eine Fackel und fiel auf den dritten Teil der Wasserströme und auf die Wasserquellen.

Und der Name des Sterns heißt Wermut. Und der dritte Teil der Wasser wurde zu Wermut, und viele Menschen starben von den Wassern, weil sie bitter geworden waren.

¹⁵⁸ Ф. Достоевский, *Идиот*, т. 8, стр. 309-311.

„Nicht die Eisenbahnen, nein!“, widersprach Lebedev, der einerseits außer sich geriet und andererseits zu gleicher Zeit einen unermesslichen Genuss empfand, „die Eisenbahnen allein würden die „Quellen des Lebens“ noch nicht zu trüben vermögen, aber alles das zusammen ist verflucht, als Ganzes, diese ganze Richtung unserer letzten Jahrhunderte, in ihrer Gesamtheit, im Wissenschaftlichen wie im Praktischen, ja, die ist doch vielleicht tatsächlich verflucht!“ [...]

„... und doch handelt es sich jetzt, wie gesagt, nicht darum, sondern die Frage war die, ob nicht die „Quellen des Lebens“ schwächer werden infolge der Zunahme...“

„Der Eisenbahnen?“, rief Kolja.

„Nicht der Eisenbahnverbindungen [...] sondern infolge jener ganzen Richtung, für die die Eisenbahnen sozusagen als Sinnbild, als künstlerische Darstellung dienen können. Sie eilen, sie dröhnen, sie pochen und hasten um des Glückes Willen, so sagt man, der Menschheit! „Gar zu lärmend und geschäftig wird es in der Menschheit, geistige Ruhe aber gibt es heute wenig“, klagt ein Denker, der sich aus diesem Lärm zurückgezogen hat. „Möglich, dass es so ist; aber das Dröhnen der Wagen, die der hungrigen Menschheit Brot zuführen, ist vielleicht besser als geistige Ruhe“, antwortet diesem siegesbewusst ein anderer Denker, der überall umherreist, und geht selbstgefällig und hochmütig von ihm weg. Ich, erbärmlicher Lebedev, ich glaube nicht an diese der Menschheit Brot zuführenden Wagen! Denn diese Wagen, die das Brot zuführen, ohne eine sittliche Grundlage für ihre Tat, können auch mit größter Kaltblütigkeit einen bedeutenden Teil der Menschheit von dem Genusse des Zuzuführenden ausschließen, was auch schon vorgekommen ist.“

J. Driscall (2002 : 70ff.) weist darauf hin, dass Lebedev in seiner Auslegung der Apokalypse an das ökonomische Traktat von Thomas Malthus appelliert¹⁵⁹ – am Anfang des kapitalistischen Zeitalters äußerte der Autor Zweifel an der Stabilität der neuen Gesellschaftsordnung und sah die Entwicklungsperspektiven des neuen Systems unter dem Zeichen der Apokalypse.¹⁶⁰

Lebedev ist nicht der einzige „Prophet“ des Untergangs – nach der grässlichen Szene auf Lebedevs Datscha ruft Generalin Epančina aus:

Сумасшедшие!.. Тщеславные! В Бога не веруют, в Христа не веруют!.. Кончится тем, что вы друг друга переедите, это я вам предсказываю.¹⁶¹

Ein Irrsinn! Reine Eitelkeit! Ihr glaubt nicht an Gott, ihr glaubt nicht an Christus. Ihr seid schon so von Eitelkeit und Stolz durchdrungen, dass ihr euch am Ende noch gegenseitig auffresset, das sage ich euch.

Dostoevskij und seine Helden appellieren an die Idee der Solidarität der Menschen - der glühendste Verteidiger dieser Idee ist Lebedev, der die „wahrhafte“ Einigkeit des Glaubens

¹⁵⁹ Noch vor Lebedevs Auslegungen werden die Theorien Malthus bis zu ihrer extremen Konsequenz in V. Odoevskijs *Russkie noči* (*Russische Nächte*) vorangetrieben: in *Poslednee samoubijstvo* (*Der letzte Selbstmord*) transformiert sich der Erdball in eine einzige Megalopolis, welche die jeder Hoffnung beraubten Menschen letztendlich in die Luft sprengen.

¹⁶⁰ vgl.: Апелляция Лебедева к Мальтусу – ключевая деталь, отсылающая к зачастую апокалиптическому тону ранней политической экономии. В своём «Опыте о законе народонаселения» (1798) Томас Мальтус обнаружил внутреннее противоречие в развитии капитализма, которое зависит от роста работоспособности населения. Апокалипсис – видение битвы, знаменующей конец времён, но и видение события, в центре которого – возвращение Христа. Таким образом, он служит мощной аллегорией того, что развитие капитализма, запутавшегося в тенетах собственных противоречий, может привести к возрождению. (Д. Дрисколл, 2002 : 71.)

Die Anspielungen Lebedevs auf Malthus ist das Schlüsseldetail, das oft auf den apokalyptischen Ton der frühen politischen Wirtschaftslehre verweist. In seinem Essay über das Gesetz der Bevölkerung (1798) hat Thomas Malthus den inneren Widerspruch in der Entwicklung des Kapitalismus, der vom Wachstum der Arbeitsfähigkeit der Bevölkerung abhängt, aufgedeckt. Die Apokalypse ist sowohl eine Vision der Schlacht, die die Endzeiten ankündigt, als auch eine Vision des Ereignisses, in dem die zentrale Rolle die Rückkehr Christi spielt. Auf diese Weise ist sie eine Allegorie dafür, dass die Entwicklung des Kapitalismus, der sich in den Netzen eigener Widersprüche verwickelt hat, zur Wiedergeburt führen könnte.

¹⁶¹ Ф. Достоевский, *Идуом*, т. 8, стр. 238.

der „falschen“ Einigkeit des Kapitals gegenüberstellt. Obwohl Lebedev nie in vollem Maße die von ihm gemeinte Idee der Einigkeit formuliert, geht aus seinen „Theoriefetzen“ klar hervor, dass er von der Art der geistigen Einigkeit spricht, die in der Kultur des Glaubens zu finden ist, und die in der Kultur des Kapitals fehlt.

Lebedevs rhetorischen Abweichungen in *Der Idiot* stehen im direkten Zusammenhang zu Dostoevskijs Reflexionen in *Zimnie zametki o letnich vpečatlenijach* (*Im Winter niedergeschriebene Notizen über im Sommer gewonnene Eindrücke*): Das Eisenbahnnetz als ein offenkundiges Zeichen der kommenden Endzeiten ist in *Zimnie zametki* durch den Glaspalast ersetzt. Der strahlende Kristall bezaubert und flößt goldene Träume ein, in denen der Komfort als Illusion des Himmlischen auftritt. Im Glanz und in der Größe des Glaspalastes sieht er den Schimmer des Sterns „Wermut“, der das Abendland anstatt des Sterns Bethlehem bestrahlt:

Покажите мне связующую настоящее человечество мысль хоть вполовину такой силы, как в тех столетиях. И осмейтесь сказать, наконец, что не ослабели, не помutilись источники жизни под этою «звездой», под этою сетью, опутавшею людей.¹⁶²

Zeigt mir den die Menschheit treibenden Gedanken, dessen Kraft auch nur halb so stark wäre wie in vergangenen Jahrhunderten. Und wagt zu sagen, dass die Lebensquellen unter diesem „Stern“, diesem Netz, das die Menschen umgarnt hat, weder geschwächt, noch trüb geworden seien.

Die Interpretation des voranschreitenden Kapitalismus in eschatologischen Termini lässt Dostoevskij das Neue und das Alte vergleichen, wobei sein Blick auf die Zukunft fokussiert ist. Die kommende Zerstörung des Tempels der Weltordnung wird durch völlige Verödung (*merzost' zapustenija*) oder das geistige Reich der Mittelmäßigkeit angekündigt; der dritte Reiter der Apokalypse mit der Waage in der Hand wird im Alltag durch den Krämer, *homo merkantilius*, - das neue Symbol der Vollkommenheit („последней красоты и всевозможных совершенств человеческих“,¹⁶³ „der jüngsten Schönheit und allen möglichen menschlichen Vollkommenheiten“) ersetzt. Dostoevskijs Prophezeiung einer totalen Vernetzung kurz vor dem Weltuntergang wiederholt fast wortgetreu die Zukunftsvision K. Leont'evs, in welcher der Mensch in einer einem Spinnennetz ähnlichen Welt dahinvegetiert, und sich im Rückblick auf die Gegenwart die Frage stellt, ob die Eisenbahnlinien nicht die erste Stufe auf dem Weg der endgültigen Destruktion gewesen sei:

Опасно, как бы земля не стала скоро походить на всемирный паутинник, который опутывает земной шар, в котором плавает только отошьялый всеядный человек, как голодный паук, не имый кого и что поглотили, так как сам же он пожрал, побил, истерзал всё живое на поверхности всей земли. Эти железнодорожные линии не похожи ли на нити всемирной паутины?¹⁶⁴

Es besteht eine Gefahr, dass die Erde bald einem weltweiten Spinnennetz ähneln wird, das die Erdkugel verstrickt, in dem nur ein mager gewordener, alles fressender Mensch schwimmt, der, wie eine hungrige

¹⁶² Ф. Достоевский, *Идиот*, т. 8, стр. 315.

¹⁶³ Ф. Достоевский, *Зимние заметки о летних впечатлениях*, т. 5, стр. 82.

¹⁶⁴ К. Леонтьев (1), *Епископ Никанор о вреде железных дорог, пара и вообще об опасностях слишком быстрого движения жизни Восток, в Россия и славянство*, стр. 399.

Spinne, die nichts und niemanden mehr zu fressen hat, weil sie selber schon alles Lebendige auf der Oberfläche der Erde gefressen, geschlagen, gefoltert hat. Diese Eisenbahnlinien, sind sie nicht ähnlich den Fäden des weltweiten Netzes?

7. Morbide Bilder und Geist der Entlarvung: Die Eisenbahn Nekrasovs

Нельзя без содрогания читать эту страшную клевету на первое благотворное предприятие нашего правительства к усовершенствованию наших путей сообщения, клевету, изложенную в весьма звучных стихах. (Цензура)

Nicht ohne zu schauern, kann man diese schreckliche Verleumdung des ersten wohlthätigen Unternehmens unserer Regierung, des Unternehmens, das die Vervollkommenung unserer Verkehrswege zum Ziel hat, diese in wohlklingenden Versen dargelegte Verleumdung lesen. (Zensur)

Его слава будет бессмертна, что вечна любовь России к нему, гениальнейшему и благороднейшему из всех русских поэтов.

(Н. Чернышевский, *Письмо к Н. Пытину*)

Sein Ruhm wird unsterblich, und die Liebe Russlands zu ihm, dem genialsten und bestgesinnten von allen russischen Dichtern, wird ewig sein.

(N. Černyševskij, *Brief an N. Pypin*)

N. Nekrasov erwies sich nicht nur als „Prophet“, „Sänger“, „Ankläger“ und „Demokrat“, - Jahrzehnte lang wurden nicht nur der kleine unschuldige Vanja aus seiner Paradedichtung *Železnaja doroga (Die Eisenbahn)*, sondern auch jedes sowjetische Kind zum Opfer der schaurigen Gespenstererscheinung und der pädagogischen Ansätze des Autors. Diese Begegnung war unausweichlich, wie das Schicksal selbst, – der balladeske Text über den Bau der Eisenbahn sollte den Leser ein für allemal traumatisieren und den Hass auf die Autokratie einpflanzen. Der blutigen Version Nekrasovs bot dagegen die bildende Kunst eine „lebensbestimmende“ Alternative an: das Fundament des Reiterstandbilds des Zaren Nikolaj I. am Isaakplatz verzierten vier Basreliefs, die die größten Ereignisse seiner Herrschaft darstellten, darunter auch den historischen Moment der Einweihung der Eisenbahn zwischen Moskau und Petersburg. Auf dem letzten Reliefbild sah man neben dem Zaren selbst, Kleinmichel und der Volksmasse (die nach Nekrasovs Interpretation sogar die Eisenbahn „überlebt hat“), die Eisenbahnbrücke bei Vereb’ino mit dem fahrenden Zug.

Železnaja doroga ist ein Lehrbuch für Nekrasovs Dichtung im Taschenbuchformat mit der Inszenierung bzw. Dramatisierung eines Ereignisses (hier des Waggongesprächs), Bildern der russischen Natur (wo sonst wäre die Schönheit als Opposition zu den grässlichen Qualen des russischen Volkes zu finden?), mit der Konfrontation „typischer Gestalten“ („unschuldiges

Kind“, „General“, „Bauer als Märtyrer“, *kupčina*, „Kaufmann“) und dem gezielten Erwecken des Schuldgefühls beim Leser.

In der Bezeichnung der Eisenbahn bedient sich der Autor zweier Ausdrücke: wenn es sich um das Phänomen *Eisenbahn als Verkehrsmittel* handelt, nennt er sie *čugunka*, *doroga čugunnaja* („gusseiserner Weg“), wenn sie als allegorisches Paar *Eisenbahn / staatliche Gewalt, Willkür* auftritt, wird sie *železnaja doroga* genannt. Die Bahn wird von Nekrasov sofort schon wegen ihrer „Glattheit“, die dem russischen Geist widerspricht („Прямо дороженька: насыпи узкие, / Столбики, рельсы, мосты...“, ¹⁶⁵ „Gerade ist der Weg, der Bahndamm ist eng, / Säulen, Schienen, Brücken...“), abgestoßen. Besorgt um das Kreieren von Bildern mit starker Visualität und reinen Reimen, schafft Nekrasov eine Vorstellung von Volksarbeit und Menschenopfern, die voller Widersprüche ist, da schon der Wunsch des lyrischen Ichs, die Wahrheit „unter dem Mondschein“ zu zeigen (vorausgesetzt, die Wahrheit wird traditionell mit der Sonne bzw. Sonnenstrahlen verbunden), suspekt zu sein scheint. Der kleine Vanja, der nicht länger getäuscht (*v obajanii*) bleiben soll, wird vom Erzähler belehrt und wie in der *Divina Comedia* durch „Höllenkreise“ geführt („жили в землянках, боролися с голодом, / мёрзли и мокли, болели цингой“, ¹⁶⁶ „wir haben in Erdlöchern gewohnt, Hungersnot erlitten, / es war uns kalt und nass, / der Skorbut hat uns gequält“). Der Zugang zur Wahrheit wird durch eine Vision ermöglicht, bei welcher plötzlich das Zähneknirschen und das Getrappel der Toten zu hören sind („Чу! Восклицанья слышались грозные! / Топот и скрежет зубов“, ¹⁶⁷ „Plötzlich waren schreckliche Aufrufe zu hören, / das Getrappel und das Zähneknirschen“). Der weitere Diskurs entwickelt sich auf der fantastischen Ebene; das Kind teilt seine Vision mit dem Erzähler, der auktorial das Ganze kommentiert. Dieses Zähneknirschen, das zum Qualenkatalog der Hölle gehört und per Konsequenz die Wiedergänger in ein Sünderregister einschreiben soll, hört plötzlich auf und wird durch ein Lied¹⁶⁸ abgelöst, in welchem sie sich schon als „Gotteskrieger“ (*božii ratniki*) bezeichnen. Aus der Volksmasse löst sich eine Figur heraus, die den Höhepunkt der Volksleiden symbolisiert (*guby beskovnye, veky upavšie* „blutlose Lippen, müde Wimpern“, *tupo molčit*, „schweigt stumpfsinnig“, *mechaničeski*, „mechanisch“) und auch im Jenseits willenlos und unentwegt seine Arbeit tut:

¹⁶⁵ Н. Некрасов, *Железная дорога*, т. 2, стр. 169.

¹⁶⁶ Ebd., S. 169.

¹⁶⁷ Ebd.

¹⁶⁸ Parallele zu Gogols *Majskaja noč' ili utopenica* (*Mainacht oder Die Ertrunkene*) – wie die Ertrunkene erscheinen die Toten in einer mondhellen Nacht und singen („... в ночь эту лунную, / любо нам видеть свой труд“, „...es ist uns lieb, unsere Arbeit / in dieser Mondnacht zu sehen“, S.169).

Не разогнул свою спину горбатую / Он и теперь ещё: тупо молчит / И механически ржавой лопатой / Мерзлую землю долбит.¹⁶⁹
Seinen für immer gebückten Rücken konnte er nicht aufrichten; / Auch jetzt schweigt er stumpfsinnig / Und höhlt ganz mechanisch mit der verrosteten Schaufel / die durchgefrorene Erde aus.

Diese mechanische Fortsetzung der Arbeit *post mortem* findet wider jede Logik eine positive Bewertung und soll als „edle Gewohnheit“ nachgeahmt werden:

Эту привычку к труду благородную / Нам бы не худо с тобой перенять...¹⁷⁰
Diese edle Gewohnheit zu arbeiten, / wäre für uns gar nicht schlecht zu übernehmen...

Die schaurige Vision endet plötzlich mit dem Pfiff der Lokomotive - die Toten stehen immer noch unter der Gewalt der Eisenbahn.

V. Sapogov (1980) interpretiert Nekrasovs Text als Verherrlichung des „Bauopfers“ („мёртвые в землю зарыты“, „die Toten sind in der Erde begraben“, „всякое строительство – на костях“, „jeder Bau erfolgt auf Knochen“). Im traditionellen Mythos der Gründung wird die Opfergabe als Entgelt für den *lokus*, an dem das Haus, der Tempel bzw. die Stadt erbaut wird, und als Garant für ihre Lebensstärke betrachtet. Das Werk wird umso stärker, je mehr Opfergaben auf seinen Altar hingegeben werden. Die Eisenbahn ist in Nekrasovs Dichtung ein auf Menschenknochen erbauter Komplex; die Toten erlangen dabei einen spezifischen Status - sie werden zu Vermittlern zwischen der irdischen Welt und dem Jenseits, deswegen können sie in Vanjas Vision von dem Eisenbahnbau erzählen.

In der Volksvorstellung wird das Sterben während *pravednyj trud* („gerechte[r] Arbeit“) als Ruhmestat verstanden. Durch das Erlittene werden die Arbeiter *božii ratniki, mirnye deti truda* („Gottes Krieger, friedliche Kinder der Arbeit“) und ihre Opfergabe ist somit angenommen. Das Motiv der höchsten Opfergabe wird auch in Nekrasovs Gedicht *Poët i graždanin* (*Der Dichter und der Bürger*) aufgegriffen und einem jungen Sozial-Demokraten als Aufgabe in Imperativ-Form vorgegeben:

Иди и гибни безупречно, / Умрёшь недаром – дело прочно, / Когда под ним струится кровь...¹⁷¹
Du wirst nicht umsonst sterben – / die Sache steht fest, / wenn darunter Blut fließt...

Die realistische Kultur der zweiten Hälfte des 19. Jhs. bildet ihr anthropozentrisches Weltmodell dergestalt, dass Realien, die zwischen dem Menschen und der objektgemäßen Wirklichkeit vermitteln, besonders bedeutungsvoll werden. Wichtig dabei ist die Tatsache, dass diese Realien (in unserem Fall die so häufig beschriebene Eisenbahn) gleichzeitig als vom Menschen abhängiges Patiens (sie ist Produkt der menschlichen Aktivität) und als auf dessen Leben Einfluss ausübendes Agens (sie vernichtet den Menschen) auftreten. Dabei

¹⁶⁹ Ebd., S. 170.

¹⁷⁰ Ebd., S. 170.

¹⁷¹ Н. Некрасов, *Поэт и гражданин*, т. 2, стр. 9.

erscheint die Eisenbahn als Artefakt, das zwar vom Menschen geschaffen ist, aber zugleich auf ihn (meist negativ) wirkt.

Nekrasovs *Železnaja doroga* schloss sich ideologisch einer Reihe von der Eisenbahn gewidmeten physiologischen Skizzen der „fünfziger Jahre“ an: in diesen dramatisierenden Schilderungen wurde die russische Bahn unter unmenschlichen Arbeitsverhältnissen aus dem Nichts heraus gebaut.

1855 erschien A. Panaevas Skizze *Železnaja doroga meždu Peterburgom i Moskvju* (*Die Eisenbahn zwischen Petersburg und Moskau*), welche mit der ihr immanenten überzogenen Dramatik und Exaltation in Kombination mit publizistischer oder moralischer Autorenrede, soziale Ungleichheiten darstellte. Im Auftrag der ethnographischen Abteilung der Russischen Geographischen Gesellschaft bereiste V. Slepcev 1860 den Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Moskau und Nižnij Novgorod und veröffentlichte daraufhin den Skizzensammelband *Vladimirka i Kljaz'ma*, in dem er das liberale Lesepublikum mit den auf realen Fakten basierenden Bildern der Ausbeutung von russischen Bauarbeitern erschütterte. In Slepcevs Text dominierte in besonderem Ausmaß die Situation über die Charaktere bzw. die Handlung – seine Skizzen waren unmittelbar vom zeitgeschichtlichen Bezug, dem moralischen Engagement des Autors und dem starken Appell an den Leser geprägt. Der pragmatische Aspekt der Skizze¹⁷² – die Vermittlung einer historischen Situation – war von vorrangiger Bedeutung. Da dem Eisenbahnbau keine große Zeit des Chausseebaus vorausgegangen war, waren die russischen Fachkräfte mit der Trassierung von Eisenbahnlinien kaum vertraut; neben dem Mangel an einschlägig qualifizierten, russischen Technikern, erschien zunächst die unbegrenzte Macht der Baumeister, Monteure und kleinen Werkführer über die sprachlose, ausgebeutete Arbeitermasse, die von der Hungersnot getrieben wurde, als zweites großes Charakteristikum des Eisenbahnbaus. Die Tatsache, dass am Eisenbahnbau auch französische Arbeiter beteiligt waren, gab dem Schriftsteller Anlass zu zahlreichen vergleichenden Kommentaren über die Arbeitsbedingungen und dadurch über den sozialen Status russischer vs. ausländischer Kräfte. Der Vergleich resultierte nicht zugunsten seiner Landsmänner: Der russische Arbeitsmodus war von Jahrhunderten der Leibeigenschaft

¹⁷² Vgl. bei J. R. Döring und I. Smirnov (1980 : 23):

Особо отметим, что реалистическое искусство часто выбирало местом действия железную дорогу (*Идиот*, *Анна Каренина*, *Воскресение*, *На железной дороге* Слепцова, поэзия Некрасова, чеховские новеллы и т.д.) именно предметы-медиаторы, изображение которых, на первый взгляд, нацелено только на то, чтобы правдоподобно воспроизвести повседневность, получают в реалистическом произведении особую, маркирующую их функциональную нагрузку...

Es ist hervorzuheben, dass die realistische Kunst oft die Eisenbahn zum Handlungsort wählte (*Der Idiot*, *Anna Karenina*, *Die Auferstehung*, *Auf der Eisenbahn* von Slepcev, Poesie von Nekrasov, Čechovs Novellen etc.), d.h. die Objekte-Mediatoren, deren Darstellung auf den ersten Blick nur auf die wahrhaftige Schilderung der Realität abzielt, bekommen im realistischen Werk eine besondere, sie markierende funktionelle Bedeutung.

geprägt und traditionell von Erniedrigung, Prügel und Degradierung des Menschen zu Vieh charakterisiert. Die russische Arbeitermasse („какие-то нищие всех возрастов, начиная с пятнадцати и до семидесяти лет“, „irgendwelche Bettler aller Altersgruppen, von fünfzehn bis siebzig Jahren“) entbehrte im Gegensatz zu den Franzosen, die ihre Ingenieure und Vorgesetzten ohne Furcht ansprachen, jeglicher Würde:

Человек десять ковырялись во льду и таскали из воды обмёрзлые бревна. И так-то вяло, как будто нехотя. Поковыряют, поковыряют да почешутся; или примутся зевать, и до тех пор зевают и потягиваются, пока не увидит их десятник и не примется кричать:

- Эй вы! Шмони вы эдакие! Право шмони! Ну, что стали? Эх, палки на вас нет.¹⁷³

Etwa zehn Menschen wühlten im Eis und holten aus dem Wasser vereiste Holzstämme heraus. Und so träge, anscheinend unwillig. Eine Weile wühlen sie, dann kratzen sie sich hinter dem Ohr oder sie beginnen zu gähnen, und sie gähnen und recken sich, bis der Aufseher sie sieht und zu schreien beginnt:

- He, ihr! Faulenzer, dass euch dieser und jener hol! Richtige Faulenzer! Nun, warum arbeitet ihr nicht? Ach, ihr habt eine Tracht Prügel verdient!

1861 veröffentlichten *Otečestvennyye zapiski* den Roman F. Rešetnikovs *Gde lučše?* (*Wo ist es besser?*), dessen Kapitel *Na železnoj doroge* (*Auf der Eisenbahn*) eine zwar weniger dramatische, aber sehr von Nekrasovs Gedicht inspirierte Beschreibung des Eisenbahnbaus enthält. Der literarische Anspruch Rešetnikovs, eines an Tuberkulose leidenden Autodidakten und Provinzlers, übertrifft den eines Dostoevskijs oder Tolstojs – sein Roman solle ein episches Panorama des russischen Proletariats schaffen und ein russisches Pendant zu den Romanen Zolas bilden. Mit der Beharrlichkeit eines Kopisten lässt der Autor kein Detail aus; um der Wahrhaftigkeit Willen schafft er eine soziale Genremalerei, in der Werkzeuge, Material und Arbeitergestalten einen zentralen Platz einnehmen.

Im selben Jahr erscheint in *Russkaja reč'* (*Russische Sprache*) Slepčovs Skizze *Na železnoj doroge* (*Auf der Eisenbahn*), in der der Zugwaggon zum Schaufenster menschlicher Schicksale und Charaktere wird; mittels der Kollektivszenen an einem Ort vorgeblicher Beweglichkeit (Zug) tritt die geistige Unbeweglichkeit der Bauern und Arbeiter zutage.

Die Reise mit der Eisenbahn bedeutet für den Reisenden dritter Klasse vor allem einen Übergang von „hier“ (dem Eigenen, Ländlichen, Traditionellen) nach „dort“ (dem Fremden, Urbanen, Neuen), von dem zwar „neutral“ berichtet wird, aber die Botschaft bleibt nicht verborgen, wie in der Episode mit dem Dorfjungen, der in die Stadt fährt, um dort in einer Fabrik zu arbeiten:

- Что это у тебя на лбу-то? Аль родинка?

- Тятка хворостиной, - равнодушно отвечает мальчик, потрогав это место пальцем.

- Как же это он тебя?

- Я в лес убёг.

- Зачем же ты убёг?

- От фабрики.

- Ну, а он тебя пымал?

¹⁷³ В. Слепцов, *Владимирка и Клязьма*, т. 1, стр. 300-301.

- И пымал.
 - Ах, голубчик ты мой! Ну что ж? Тут он тебя хворостиной-то и попужал?
 - Вперёд хворостиной, а после домой привёз, лошадь отпряг и зачал вожжами пужать: всё пужал, всё пужал; мать отняла – он матери глаз вышиб.
 - Ах, ах, ах! Что ж он у вас такой? Аль горяч?
 - Нет, не горяч, - он купцу должен.¹⁷⁴
 - Was hast du da auf der Stirn?
 - Papa hat mir eins mit der Gerte versetzt, - antwortet der Junge gleichgültig, nachdem er diese Stelle mit dem Finger berührt hat.
 - Warum har er dir das angetan?
 - Bin in den Wald geflohen.
 - Und warum bist du geflohen?
 - Wegen der Fabrik.
 - Und hat er dich erwischt?
 - Erwischt.
- Ach, du meine Güte! Na, und? Hat er dich dann mit der Gerte belehrt?
 Zuerst mit der Gerte und dann, als er mich nach Hause gebracht und das Pferd ausgespannt hatte, begann er mich mit den Zügeln zu belehren: er verprügelte und verprügelte mich, bis die Mutter mich ihm entriss – da hat er der Mutter das Auge ausgeschlagen.
- Ach, ach, ach! Warum ist er bei euch so? Ist er so heftig?
 - Nein, nicht heftig, - er ist beim Kaufmann verschuldet.

Der harmlos klingende Titel „Reisebeschreibungen“ soll die Zensur über die kritische Zielrichtung dieser auf aktuelle politische und gesellschaftliche Verhältnisse eingehenden Prosa hinwegtäuschen. Ganz nach der Forderung der Kritik versteht sich die Problematik des *očerk* als Niederschrift des Pulsschlags der Nation. Die Kunstprosa der von Nekrasovs *Sovremennik* inspirierten Autoren erfüllt einen „sozialen Auftrag“ und schildert das aktuelle gesellschaftliche Geschehen - der soziale Aspekt von Slepčovs Skizze gipfelt in „он купцу должен“ („er ist beim Kaufmann verschuldet“). In Belinskij's Interpretation wäre dies eine „humane Stelle (*gumannoe mesto*), die im Leser das Gefühl des heiligen Zornes erwecken soll.

Der Waggon dritter Klasse tritt als lebendige Kunstkammer aller möglichen Mundarten auf, so dass es dem beauftragten Ethnographen nicht mehr nötig ist, seinen Platz zu verlassen, um dem Objekt seiner Forschung zu begegnen - das zu Untersuchende kommt selber auf ihn zu, nicht in simulierter, sondern in natürlicher Form. Der Erzähler präsentiert fast kommentarlos die gesammelten Stimmen¹⁷⁵ – es wird dem Leser überlassen das Berichtete in seiner Vielfalt zu sehen.

¹⁷⁴ В. Слепцов, *На железной дороге*, т. 1, стр. 65

¹⁷⁵ Vgl. bei J. R. Döring und I. Smirnov (1980 : 13-19)

8. Eisenbahnmotive und Situateme

8.1. „Schicksalhafte Begegnung“ – Waggon dritter Klasse anstatt des Schiffsdecks

Nachdem im vorangegangenen Kapitel die Schienenwelt primär aus dem Blickwinkel der über den Fortschritt Philosophierenden heraus gesehen und dargestellt wurde, verschiebt sich in Folge die Optik zugunsten des Reisenden, dem Benutzer des Objekts, dem die zuvor geschilderten Pro- und Contra-Reflexionen gelten. Sein Erleben der Fahrt – angefangen bei charakteristischen Verhaltensweisen seiner selbst und der Mitreisenden bis hin zu den im Abteil geschlossenen Bekanntschaften – sollen fortan im Mittelpunkt des Interesses stehen.

Das Eisenbahnabteil, ob in seiner luxuriösen Ausstattung der ersten Klasse oder in der Promiskuität der billigen dritten Klasse, bildet ein Novum. Seine Raumerfahrung hat einen sozialen Charakter; in diesem engen Durchgangsraum treffen Menschen aufeinander, die den Blicken, Gesprächen und der Nähe der Mitreisenden, zumindest bis zum nächsten Halt ausgeliefert sind. Wer im Abteil sitzt, sitzt nicht allein: Er sitzt zwischen anderen, zwischen deren Geräuschen, Gerüchen und Gesprächen und ist manchmal äußerst trivialen Eindrücken ausgesetzt. Es stellen sich fast automatisch Fragen über den Raum (z. B.: Welche Gesprächsthemen sind erlaubt?, Wohin darf geschaut werden und wohin nicht? Welcher Abstand ist einzuhalten?), die der Klärung bedürfen und die durch die Kommunikation in diesem Raum geregelt werden. Die Gespräche in den Eisenbahnwaggons sind vor allem von zwei Themen bestimmt: das eine ist die Biographie der Reisenden und ihre Erlebnisse - das Abteil wird dabei zum Ort des ungestörten monologischen Erzählens. Den Mitreisenden werden oft ganze Lebensgeschichten bzw. wichtigste Lebensstationen ausgebreitet: das Erzählen spielt dabei eine wichtige Rolle bei der Bewältigung der eigenen Erlebnisse; nächtliche Passagiere neigen auch oft dazu, über nichts geringeres als den Sinn des Lebens zu philosophieren:

Не знаю отчего, но все люди в дороге становятся философами: оторванные от обычного, они точно просыпаются и с удивлением смотрят назад и вперед, и вспоминают очень далекое, и грезят о таком же далеком грядущем. Если бы человеческая мысль могла стать образом, то каждый стремительно бегущий поезд окутался бы роем теней, и не слышно бы стало его грохота за тысячами их протяжных и глухих голосов. Для людей в вагоне нет настоящего, проклятого настоящего, что в тисках держит мысль и в движении руки - быть может, оттого люди в вагоне и становятся философами.

Ich weiß nicht warum, aber unterwegs werden alle Menschen zu Philosophen: vom Alltäglichen getrennt, scheinen sie aufzuwachen und mit Erstaunen nach vorne und zurück zu schauen, sie erinnern sich an die Geschehnisse der fernen Vergangenheit und träumen von der genauso weit entfernten Zukunft. Wenn der menschliche Gedanke eine Form annehmen könnte, so würde jeder schnell rollende Zug von der Schar ihrer Schatten umhüllt sein und ihre tausend stumpfen und gedehnten Stimmen würden sein Tosen unhörbar machen. Für Menschen im Zugwagen gibt es keine Gegenwart, diese verdammte Gegenwart, die in eiserner Umklammerung den menschlichen Gedanken und die Handbewegung festhält – vielleicht deswegen werden die Menschen im Zugwagen zu Philosophen.

Das zweite Thema, worüber heftig während der Reise diskutiert wird, ist die Politik – dabei hören die Mitreisenden mit den Bemühungen um Distanz auf und das Gespräch kann eine gefährliche Wendung nehmen.

Es ist schwer zu beurteilen, welche der zwei entgegen gesetzten Haltungen der Eisenbahn gegenüber (ausgesprochener Tadel und geheime Sympathien) dabei die wichtigere Rolle gespielt hat, dass ihr eine unbefristete Aufenthaltserlaubnis in der Literatur zugewiesen wurde, und welche Seite bewusst anfang, erzähltechnischen Nutzen daraus zu ziehen, die Bewegung des Zugabteils mit der des Diskurses zu synchronisieren. Immer häufiger tritt das Eisenbahnabteil als Ort auf, an welchem unter anderen Umständen „unmögliche“ Begegnungen und Konstellationen stattfinden, wie bei einem „blind date“.¹⁷⁷ Angefangen mit Dostoevskijs Roman *Idiot*, der im Wagen der dritten Klasse des Zuges Warschau-Petersburg beginnt, gipfelt dieses häufig gebrauchte Verfahren in dessen Gegensatz – der Nicht-Begegnung der sich nacheinander sehnenden Figuren oder dem Erleben derselben Eisenbahnreise von Personen, deren Lebenswege sich erst später kreuzen werden.

In seiner Monographie über die Eisenbahn meint W. Schivelbusch, dass im Unterschied zur Reise mit der Kutsche, die durch „lebhaftige Kommunikation der Reisenden untereinander“ gekennzeichnet war, die „Eisenbahn... damit Schluss gemacht“ habe – hiermit wird die Reiseunterhaltung beendet. Bei der Analyse der Sitzordnung im Abteil sieht der Autor die Reisenden der 1. oder 2. Klasse in einem Verhältnis, das für sie „nicht mehr lebendiges Bedürfnis, sondern peinlicher Zwang“ sei. Ihr Vis-à-vis-Verhältnis, in dem ein Bedürfnis

¹⁷⁶ Л. Андреев (1), *В поезде*, т. 1, стр. 110.

¹⁷⁷ vgl. M. Bachtin (2008 : 180-181):

Der mit ihm <dem Chronotopos> verbundene Chronotopos des *Weges* ist von größerem Umfang, seine emotional-wertmäßige Intensität ist jedoch etwas geringer. Begegnungen finden im Roman gewöhnlich „unterwegs“ statt. Der „Weg“ ist zumeist der Ort der zufälligen Begegnungen. Auf dem Wege (der „Landstraße“) überschneiden sich in einem einzigen zeitlichen und räumlichen Punkt die zeitlichen und räumlichen Wege der verschiedenartigsten Menschen, der Vertreter aller Schichten und Stände, aller Glaubensbekenntnisse, Nationalitäten und Altersstufen. Hier kann es zufällig zu Begegnungen zwischen denjenigen kommen, die normalerweise durch die soziale Hierarchie und durch räumliche Entfernungen voneinander getrennt sind, hier können alle möglichen Kontraste entstehen, können verschiedene Schicksale zusammenstoßen und sich miteinander verflechten. Hier verknüpfen sich auf eigentümliche Weise die räumlichen und zeitlichen Reihen menschlicher Schicksale und Leben, wobei sie durch *soziale Distanzen*, die hier überwunden werden, komplizierter und konkreter werden. Das ist der Punkt, von dem aus die ereignisse ihren Anfang nehmen, und der Ort, an dem sie vonstatten gehen.

nach Kommunikation institutionalisiert ist, wird zunehmend unerträglich und die Lektüre erscheint als ein Versuch, automatisch die nicht mehr zustandekommende Unterhaltung zu ersetzen, wobei ein Blick ins Buch oder in die Zeitung sich als „Ausweichmanöver“ erweisen kann.

Da die fiktionale Reise sich von einer realen unterscheidet, gilt diese Bemerkung Schivelbuschs nur unter Vorbehalt: während der ersten Reise nach Moskau unterhält sich Karenina mit Gräfin Vronskaja über ihren Sohn (vgl. „...я бы узнала вас, потому что мы с вашей матушкой, кажется, всю дорогу говорили только о вас.“¹⁷⁸, „ich hätte Sie erkannt, weil wir mit ihrer Mutter die ganze Reise nur über Sie geredet hatten“), bei ihrer Rückkehr nach Petersburg findet eine Kommunikation mit den Mitreisenden aber nicht statt (vgl. „Анна ответила несколько слов дамам, но не предвидя интереса от разговора, попросила Аннушку достать фонарик, прицепила его к ручке кресла и взяла из своей сумочки разрезной ножик и английский роман.“¹⁷⁹, „Anna hat ein paar Wörter an die Damen gerichtet, und weil sie kein Interesse an einem weiteren Gespräch sah, bat sie Annuška, die Taschenlampe zu holen, befestigte sie an der Sesselseite, holte aus ihrer Handtasche ein Papiermesser und einen englischen Roman.“). Anna, immer mit einem kleinen Messer und einer Taschenlampe in der Hand, versucht vergeblich, in einem Buch zu lesen. In *Igrok (Der Spieler)* wird der Ich-Erzähler von einem bizarren Engländer berichten, den er in einem Waggon in Preußen kennenlernt und der ihm noch während der Reise von seinem Vorhaben, die alljährliche Messe in Nižnij Novgorod zu besuchen, erzählt:

Этого странного англичанина я встретил сначала в Пруссии, в вагоне, где мы сидели друг против друга, когда я догонял наших; потом я столкнулся с ним, въезжая во Францию, наконец — в Швейцарии; в течение этих двух недель — два раза, и вот теперь я вдруг встретил его уже в Рулетенбурге. [...] Я заставил его разговаривать при первой встрече в Пруссии. Он объявил мне, что был нынешним летом на Норд-Капе и что весьма хотелось ему быть на Нижегородской ярмарке.¹⁸⁰

Diesem bizarren Engländer bin ich zuerst in Preußen begegnet, im Waggon, wo ich ihm gegenüber saß, als ich die Unrigen einzuholen versuchte; danach bin ich ihm bei der Einreise nach Frankreich begegnet, zum Schluss – in der Schweiz; im Laufe dieser zwei Wochen wieder zweimal, und jetzt bin ich auf ihn in Roulettenburg gestoßen. [...] Ich habe unsere erste Begegnung in Preußen zur Sprache gebracht. Er verkündete mir, dass er in diesem Sommer am Nordkap gewesen war und dass er gerne die Messe in Nižnij Novgorod besuchen möchte.

8.1.1. Reise ins Ausland

Der Zug mit seiner Geschwindigkeit katalysiert alle in ihm zustandekommenden Prozesse – der Schlaf wird kürzer und leiser, die Gerüche stärker,¹⁸¹ die Kommunikation direkter und

¹⁷⁸ Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 8, стр. 73.

¹⁷⁹ Ebd., S. 114.

¹⁸⁰ Ф. Достоевский, *Игрок*, т. 5, стр. 210.

¹⁸¹ Vgl. bei Čechov:

intensiver. Als neuer, demokratisierter Kommunikationsraum entspricht der Zugwaggon vollkommen den neuen Tendenzen in der gesellschaftlichen Entwicklung, indem die festen Regeln der Ständeordnung fragil werden und das Treffen verschiedener Schichten, - unmöglich im literarischen Salon, an den „jours fixes“ oder in der Laube, - im Wagen dritter Klasse zu Stande kommt (M. Bachtin schrieb, mit der Romanentwicklung sei das Schiffsdeck des griechischen Romans durch den Wagon dritter Klasse ersetzt worden).

Ein Kapitel für sich bildet das Situatium „die Kommunikation unter ins Ausland reisenden Russen“ – Im *Dnevnik pisatelja* (*Tagebuch eines Schriftstellers*) aus dem Jahre 1872 widmet Dostoevskij einige Seiten den „Russen im Waggon“, deren Begegnung er nicht ohne Ironie als großes Unglück und deren Aufenthalt im Waggon als Gefangenschaft beschreibt („вас запрут вместе“, „ihr werdet zusammen eingesperrt“ – eine ähnliche Reaktion ist bei S. Solov’ev zu finden: er konstatiert die Transformation des Nachbarn im Waggon zweiter Klasse in „unerträgliche Realität“ - „ближние становятся несносною реальностью“):

Особенно тяжело встречаться с незнакомыми русскими за границей, где-нибудь с глазу на глаз, так что нельзя уже убежать, в случае такой беды, именно, например, если вас запрут вместе в вагоне. [...] узнав, что вы русский, соотечественник непременно начнёт: «Вы русский? Как приятно встретиться на чужбине с соотечественником: вот я здесь тоже...» и тут сейчас же начинаются какие-нибудь откровенности в самом дружественном и, так сказать, в братском тоне, приличном двум соотечественникам, обнявшимися на чужбине. [...] а кончится путь, то выходит из вагона, не кивнув даже вам головою.¹⁸² Es ist besonders schwierig, im Ausland unbekannten Russen zu begegnen, irgendwo unter vier Augen, so, dass man dieser Begegnung nicht mehr ausweichen kann, im Fall so eines Unheils, nämlich, wenn ihr mit ihnen im Waggon eingesperrt werdet [...] hat sich herausgestellt, dass ihr ein Russe seid, beginnt der Landsmann unbedingt folgendermaßen: „So ihr seid ein Russe? Wie angenehm ist es, einem Landsmann in der Fremde zu begegnen: da bin ich auch hier...“ und sofort geht es los mit irgendwelchen Offenheiten in zutiefst freundschaftlicher und sozusagen brüderlicher Weise, wie es sich gehört, zwischen zwei sich in der Ferne begegnenden Landsleuten. [...] Ist die Reise zu Ende, so steigt man aus dem Waggon aus, ohne auch nur mit dem Kopf genickt zu haben.

Dnevnik pisatelja verfolgt eine Strategie, die sich als Ausbruchsversuch aus der Romankultur versteht und den Status des Textes grundlegend verändert – da sich das Tagebuch direkt in die aktuellen Diskussionen der Zeit einschaltet und die Rede des Autors in einer neuen Kommunikationssituation steht. Indem die Öffentlichkeit unmittelbar auf den Text reagieren kann, wird hier ein fiktionaler Diskurs in einen nichtfiktionalen überführt, so dass der Leser dem Autor von Angesicht zu Angesicht gegenüber tritt, - die Botschaft wird somit direkter. Der Leser muss nicht mehr spekulieren, in welchem Maße der Ich-Erzähler mit dem Autor identisch ist – der Tagebuchmodus schließt jeden Zweifel aus, und der Text deklariert sich als faktische Erzählung, die den Anspruch erhebt, von realen Vorgängen zu berichten.

В моём вагоне всё то же: тьма, храп, табачный и сивушный запахи, пахнет русским духом... (А. Чехов, *В вагоне*, т. 1, стр. 66.)

In meinem Wagen immer das Gleiche: Dunkelheit, Schnarchen, Geruch von Tabak und hausgebranntem Schnaps, es riecht nach russischer Luft.

¹⁸² Ф. Достоевский, *Дневник писателя за 1872 г.*, т. 20, стр. 266-268.

Das beschriebene Situatem „Russen im Waggon“ hat den Anspruch auf unmittelbare Referenzialisierbarkeit und die Kommunikation unter den Reisenden, als Situatemskern, begreift sich als authentische, nicht fingierte Kommunikation. Der Kommunikationszwang scheint eine Eisenbahnkrankheit zu sein und wird akuter, desto weiter weg man sich von seiner Heimat aufhält (in Danilevskijs *Pis'ma (Briefe)* preist ein General europäische Dienstleistungen und konstatiert mit Unbehagen die Liberalität der Gespräche – „Во многом хорошо и удобно! Только очень резко рассуждают в вагонах...“¹⁸³, „In vielem ist es gut und bequem! Das einzige ist nur, dass in Waggonen zu scharf kritisiert wird...“), gegen diesen Redefluss ist nur ein Heilmittel bekannt – das Aussteigen aus dem Waggon.

Das auffallende Benehmen von Russen im Ausland ist seit ihren ersten Europareisen bekannt und zum Stereotyp geworden: A. Gercen beschreibt in *Byloe i dumy (Vergangenes und Gedanken)* die Fähigkeit seiner Landsleute zu verkehrten Reaktionen, deplatzierten Witzen und unangebrachtem Lachen. Die Russen charakterisieren sich durch die von ihrem Minderwertigkeitskomplex motivierte Hochmut gegenüber Leuten ihres Ranges und übertriebene Freundlichkeit im Umgang mit ausländischer Dienerschaft:

Узнавать русских всё также легко, как и прежде [...] Русские говорят громко там, где другие говорят тихо, и совсем не говорят там, где другие говорят громко. Они смеются вслух и рассказывают шепотом смешные вещи, они скоро знакомятся с гарсонами и туго – с соседями; они едят с ножа, военные похожи на немцев. Но отличаются от них особенно дерзким затылком, с оригинальной щетинкой, дамы поражают костюмом на железных дорогах и пароходах...¹⁸⁴

Nach wie vor sind die Russen leicht zu erkennen. [...] Die Russen sprechen dort laut, wo die anderen es leise tun oder überhaupt schweigen, sie schweigen aber dort, wo die anderen laut reden. Sie lachen laut und erzählen im Flüsterton lustige Sachen, sie werden schnell mit den Kellnern bekannt und ganz im Gegensatz zu den Nachbarn; sie essen vom Messer. Die Militärs ähneln den Deutschen. Sie unterscheiden sich aber von ihnen durch den frechen Nacken mit originellem, borstigem Haar; die Damen überraschen mit ihrer Kleidung auf den Eisenbahnen und Dampfzügen...

Die auffallenden, der Situation völlig unangemessenen Toiletten der russischen Damen verraten ihre nicht-europäischen Wurzeln – Danilevskij beschreibt eine Situation, in welcher der Pelzmantel seiner Gefährtin zum ikonischen Zeichen wird, das auf ihre Herkunft hinweist:

¹⁸³ Г. Данилевский, *Письма из-за границы*, т. 23, стр. 12.

¹⁸⁴ А. Герцен, *Былое и думы*, т. 11, стр. 441.

Verschiedene „unpatriotische“ Aussagen dieser Art sind in Dostoevskijs *Igrok* zu finden, vgl.:

Иногда русские за границей бывают слишком трусливы и ужасно боятся того, что скажут и как на них поглядят, и будет ли прилично вот то-то и то-то? - одним словом, держат себя точно в корсете, особенно претендующие на значение. Самое лучшее для них - какая-нибудь предвзятая, раз установленная форма, которой они рабски следуют - в отелях, на гуляньях, в собраниях, в дороге... (Ф. Достоевский, *Игрок*, т. 5, стр. 238.)

Manchmal sind die Russen im Ausland feige und sie fürchten sich sehr davor, was man über sie sagt und wie man sie anschaut, und ob das und dies anständig sei. In ein Wort gefasst, sie halten sich so, als ob sie im Korsett wären, besonders diejenigen, die auf die eigene Bedeutung Wert legen. Das Wichtigste für sie ist eine festgelegte, ein für allemal ausgewählte Form, der sie blind folgen – in den Hotels, während der Spaziergänge, in den Versammlungen, auf der Reise...

На нас почти никто не обратил внимания. Один только штатский, взглянув на московскую лисью шубу моей сопутницы, нагнулся к уху соседа и шепнул „die Russen“.¹⁸⁵
Auf uns hat fast niemand reagiert. Nur ein Zivilist, einen Blick auf den Moskauer Fuchspelzmantel meiner Gefährtin geworfen, beugte sich zum Ohr seines Nachbarn und flüsterte: „Die Russen“.

Im ausländischen Kontext, der schon im Zugwaggon beginnt, werden die Landsleute verfremdet; ihre Erscheinung, zwar im Vordergrund, aber in fremder perspektivischer Verkürzung, nimmt groteske Züge an. Der Kontakt des Eigenen und des Fremden fordert eine neue Syntax, die das Paradoxale dieser Begegnung hervorhebt. Das Ausland hypnotisiert den Angehörigen des russischen Reiches, er versucht, ohne zu zaudern, dem Europäer zu gleichen, - diese Nachahmung betrifft nur das Äußere, aber der angeeignete Glanz ist unangemessen und entbehrt dem Gefühl der eigenen Würde. Dostoevskij schrieb über Generationen von Russen, die mit Reisebriefen Fonvizins aufgewachsen waren und ohne es zu gestehen, unheimlichen Genuss („что-то неотразимо приятное“,¹⁸⁶ „etwas unausweichlich Angenehmes“) beim Lesen seiner Berichte, die voller Sarkasmus, unverholener Verachtung und ausgesprochener Schimpftiraden sind, empfanden. Diese typisch russische Verachtung des Fremden wurde folgendermaßen von Dostoevskij erklärt:

Тут слышится какое-то мщение за что-то прошедшее и нехорошее. Пожалуй, это чувство и нехорошее, но я как-то убеждён, что оно существует чуть не в каждом из нас. Мы, разумеется бранимся, если нас в этом подозревают, и при этом вовсе не притворяемся, а между тем, я думаю, сам Белинский был в этом смысле тайный славянофил.¹⁸⁷

Hier hört man eine Art Rache für die Vergangenheit und das Schlechte. Im Grunde genommen ist dieses Gefühl gar nicht gut, aber ich bin fest davon überzeugt, dass es in fast jedem von uns lebt. Selbstverständlich schimpfen wir, wenn dieses Gefühl in uns enttarnt wird, und dabei täuschen wir gar nichts vor, mittlererweile, denke ich, dass selbst Belinskij in diesem Sinne geheimer Slavophile war.

M. Saltykov-Ščedrin beschreibt im Essay *Za rubežom (Im Ausland)* die Metamorphosen, die ein Russe bei der Grenzüberschreitung irgendwo in Wirballen oder Eudtkunnen erlebt – es betrifft nicht nur sein Benehmen (plötzliches Interesse an der fremden Natur, im Gegensatz zur Eigenen, „как-то само собой предполагалось, что всё известно и переизвестно“, „man ging irgendwie davon aus, dass alles schon tausendmal bekannt war“), sondern auch den Inhalt der üblichen Gespräche, da die Erwartungen und vorgegebenen Vorstellungen sich als haltlos erweisen („мы все заранее зарядились мыслью, что у немца хоть шаром покати и что без нашего хлеба он подохнет“,¹⁸⁸ „wir haben uns von Anfang an mit dem Gedanken angefreundet, dass es bei den Deutschen weit und breit gar nichts gibt und dass er ohne unser Getreide verrecken wird“, „с чего-то мы вообразили себе, что как только

¹⁸⁵ Г. Данилевский, *Письма из-за границы*, т. 23, стр. 10.

¹⁸⁶ Ф. Достоевский, *Зимние заметки о летних впечатлениях*, т. 5, стр. 50.

¹⁸⁷ Ebd., S. 50.

¹⁸⁸ М. Салтыков-Щедрин, *За рubeжом*, т. 14, стр. 14.

перевалишь за Вержболово, так тотчас представится глазам голое пространство, лишенное всякой лесной растительности“,¹⁸⁹ „unerklärlicherweise haben wir uns eingebildet, dass wenn man einmal Veržbolovo hinter sich lässt, man nur den leeren Raum sieht, bar jeglicher Waldvegetation“). Sogar die trivialsten Dinge, wie das Einsteigen in den Waggon und die darauf folgende Suche nach dem eigenen Platz, bereiten dem russischen Reisenden im Ausland Probleme. Obwohl die Ironie des Autors sich eine gewisse Schicht der russischen Gesellschaft als Zielscheibe auswählt und die Darstellung zu Übertreibungen neigt, überlebt dieser Mangel an Selbstbewusstsein das Wort *dvugrivennyj*, dessen Ersetzung durch *dvadcat' kopeek* („Zwanzigkopekenstück“), sowie zahlreiche Inflationen und Geldreformen:

Главное неудобство – недостаток железнодорожной прислуги. Приходится не только самому нести свой ручной багаж, но самому отыскать свой вагон, самому сесть на место и самому сказать: «Ну, сели – теперь с богом!» У тамошних людей всё это не считается неудобством. [...]

Заграничный человек идёт и прямо садится на место, как будто оно и в самом деле его. А мы, русские в этом не уверены. [...] Поэтому мы, как и во всех случаях жизни, прежде всего суём в руку двугривенный и спрашиваем, можно ли сесть?¹⁹⁰

Der Mangel an Bedienung auf der Eisenbahn ist die wichtigste Unbequemlichkeit. Man ist gezwungen, nicht nur selber das eigene Handgepäck zu tragen, sondern auch selber den eigenen Waggon zu finden, selber den Platz aufzusuchen und selber zu sagen: „Nun, geschafft – jetzt hilf uns Gott!“ Die Dortigen halten das Ganze aber nicht für Unbequemlichkeit. [...]

Der Ausländer geht hin und nimmt Platz, als ob es tatsächlich seiner wäre. Aber wir, die Russen, sind dessen nicht sicher. [...] Deswegen tun wir, wie stets, zuerst ein Geldstück in die Hand drücken und erst danach fragen, ob wir uns hinsetzen dürfen.

Unter den gängigen Klischees über Russen und die „russische Seele“, die von den fiktionalen Texten genährt werden, stehen die Megalomanie eigener Ansprüche und die Überzeugung der messianischen Rolle Russlands im Vordergrund. Das ambivalente Verhältnis der Russen dem Abendland gegenüber, - diese ausgesprochene Hass-Liebe, diese Schwankungen von Verachtung zu Ehrfurcht – diese sind so oft bei Turgenev oder Dostoevskij polemisiert, so dass diese fast zu einem Gemeinplatz geworden sind. Die ewigen russischen Diskussionen über Russlands Zukunft und das als selbstverständlich begriffene, aber weder konkretisierte, noch realisierte Versprechen nach der Art *my eščë pokažem* („wir werden es euch noch zeigen“) nomadisieren in der russischen Geschichte, überleben Epochen und Regime und demokratisieren mit der Zeit ihren Lebensraum (die Küche ersetzt den Salon und konspirative Wohnungen), um wie ein Phönix am modernen Horizont aufzutauchen. In *Dym (Der Rauch)* kommentiert der sich in Baden-Baden aufhaltende Potugin die endlosen Wortgefechte in den *intelligencija*-Kreisen:

...сойдется десять русских, мгновенно возникает вопрос, - вы имели случай сегодня в том убедиться, - вопрос о значении, о будущности России, да в таких общих чертах, от яиц Леды, бездоказательно, безвыходно. Жуют, жуют они этот несчастный вопрос, словно дети кусок гуммиластика: ни соку, ни толку. Ну, и конечно, тут же, кстати, достанется и гнилому Западу. Экая притча, подумаешь! Бьет он нас

¹⁸⁹ Ebd., S. 14.

¹⁹⁰ Ebd., S. 162.

на всех пунктах, этот Запад, - а гнил! И хоть бы мы действительно его презирали, - продолжал Потугин, - а то ведь это все фраза и ложь. Ругать-то мы его ругаем, а только его мнением и дорожим, то есть, в сущности, мнением парижских лоботрясов.¹⁹¹

...wenn zehn Russen zusammenkommen, stellt sich sofort die Frage, - Sie hatten heute Gelegenheit, sich davon zu überzeugen, - über die Bedeutung und die Zukunft Russlands, und in allgemeiner Art, nach Ledas Eiern, ohne jegliche Beweise, ohne jeglichen Ausgang. Sie kauen und kauen an dieser armen Frage, wie die Kinder an einem Kaugummi: kein Saft, kein Nutzen. Und selbstverständlich, ganz nebenbei, wird auch der verfallene Westen etwas abbekommen. Solch ein Gleichnis, hast du gedacht! Er, dieser Westen, schlägt uns in allen Punkten, - wird aber faul genannt! Und wenn wir ihn in Wirklichkeit verachtet hätten, - fuhr Potugin fort, - aber dies alles ist nur leeres Gespräch und Lüge. Auf ihn schimpfen tun wir schon, aber nur seine Meinung schätzen wir, d. h. genau gesagt, die Meinung der Pariser Nichtstuer.

Im Ausland, vor allem im Zug wird das Gespräch zu einem Muss; die Weigerung, daran teilzunehmen, wird als Verstoß gegen den Kode verstanden – in *Dym* interpretiert die gekränkte Suchančikova die Zugepisode¹⁹² mit Kapitolina Markovna falsch aufgrund des Schweigens Letzterer, und klassifiziert ihr Benehmen als unakzeptabel für die liberal gesonnenen „unserigen“.

7.1.2. „Unmögliche Begegnung“

Der Zug tritt in die Literatur nicht nur als Vehikel, das die toponymischen Grenzen verschiebt, ein, sondern hebt auch die Prinzipien der Raumverteilung auf – hier wird gegessen, geschlafen und gesprochen (mit der ganzen Bandbreite von Gesprächen, bis zur Transformation des Verkehrsmittels in den Beichtstuhl). Die Eisenbahn erscheint als Beförderungsmittel der Gleichheit: Die Entwicklung der Technik werde, nach optimistischen Einschätzungen, den Sieg der sozialen Gleichheit garantieren – die Reisenden stehen, trotz ihrer Einteilung in Waggonklassen, schon im Verhältnis der technischen Gleichheit, da sie im selben Zug fahren, von derselben Kraft und mit derselben Geschwindigkeit befördert werden. Die Unterhaltung im Zug hat einen wichtigen Vorteil und wird zum privilegierten literarischen Verfahren der Romanciers: einerseits können an der Diskussion verschiedene, „zufällige“ Personen teilnehmen und danach an irgendeiner, in der russischen Provinz verlorenen Station aussteigen, um nie wieder in der Geschichte aufzutauchen, andererseits können sie unbegrenzt lang sprechen – die russischen Distanzen bürgen dafür, dass das

¹⁹¹ И. Тургенев, *Дым*, т. 9, стр. 167.

¹⁹² Vgl.: Тетка у него есть; сначала мне показалась путною, а третьего дня еду я с ней сюда - она перед тем только что приехала в Баден, и глядь! уж назад летит, ну-с, еду я с ней, стала ее расспрашивать... Поверите ли, слова от гордячки не добилась. Аристократка противная!“ (И. Тургенев, *Дым*, т. 9, стр. 316.)

Er hat eine Tante: am Anfang schien sie mir vernünftig zu sein, aber vor drei Tagen fahre ich mit ihr hierher – sie ist kurz davor nach Baden gekommen, und sieh da! Schon zurück saust sie; also, ich fahre mit ihr zusammen, fange an, sie auszufragen... Ihr könnt mir glauben, dieser Stolzen habe ich kein Sterbenswörtchen abgezwungen! Widerliche Aristokratin!

Reiseziel weit genug ist. Die besondere Situation der gemeinsam verbrachten Reise führt zu einer unerwarteten Vertrautheit, das „Ausschalten“ eines der Gesprächspartner vollzieht sich dadurch, dass er in einen anderen Waggon umzieht oder einfach einschläft. In *Krejcerova sonata* (*Kreuzersonate*) handeln ein Rechtsanwalt, ein Kaufmann und ein Kommis das Thema der Liebe und der ehelichen Treue ab – seine Meinung ausgesprochen, steigt der Kaufmann-„Tyran“ aus und die Passagiere setzen die Diskussion fort, nicht ohne sich damit zu vergnügen, giftigen Bemerkungen zum Inhalt seiner Aussagen zu machen. Ein bisher schweigender Passagier schaltet sich in das Gespräch ein und stellt eifrig seine Ideen vor, ohne den Grund seines Stadtbesuchs zu verschweigen. Bevor sich der vielstimmige Chor in ein Solo und die Auseinandersetzung in eine Beichte verwandeln, ziehen sich allmählich die nicht mehr „nötigen“ Gesprächspartner aus dem Raum zurück, wobei der Raum selbst umgestaltet wird, so dass er maximale Ähnlichkeit mit der „Sühnenbekenntnis unter dem Priestergewand“ aufweist - in der Dunkelheit ist das Gesicht des Beichtenden nicht mehr zu sehen („В темноте мне не было видно его лица“, „In der Dunkelheit war sein Gesicht nicht zu sehen“). Zwei Faktoren – die Dunkelheit des Zugabteils und „ungewöhnliche“ Situation (Erleben des Niemandslandes, Ausreißen aus dem alltäglichen Kontext) - tragen dazu bei, dass einerseits die reisenden Erzähler von ihrem Leben sehr ausführlich berichten, ohne etwas zu verheimlichen, und andererseits ihre Zuhörer, wenn es sich um kein „Ideengespräch“ handelt, perfekt die Rolle eines Beichtvaters zu übernehmen scheinen:

Так долго говорили мы - в призрачных сумерках вагона под тихий звон колес, не видя друг друга, но чувствуя, как растет близость и нежная приязнь. Оторванные от обычного, люди в вагоне становятся чутки вечно одиноким сердцем своим и жадно пьют тихую мимолетную ласку - как в засуху цветы пьют дождевую воду.¹⁹³

Wir unterhielten uns so lange – im trügerischen Halbdunkel des Waggons beim leisen Rattern der Räder, ohne einander zu sehen, und wir fühlten, wie Vertraulichkeit und zärtliche Zuneigung wuchsen. Vom täglichen Leben abgeschnitten, werden die Menschen im Waggon mit ihren ewig einsamen Herzen feinfühlig und sie saugen die flüchtige Zärtlichkeit in sich auf – wie Blumen in der Trockenperiode das Regenwasser.

Die Konstellation der Mitreisenden bekommt eine symbolische Bedeutung in Dostoevskijs *Der Idiot* – die Begegnung eines Fürsten mit dem Sohn eines Kaufmanns im Waggon dritter Klasse des Warschauer Zuges erweist sich als Treffen der alten russischen Aristokratie mit der schnell reich gewordenen Mittelschicht, des Ostens (mit seiner Heterodoxie und Traditionalität) und des Westens (mit einem schweizer Hintergrund und den „Gefahren“ des Katholizismus). Die Zugatmosphäre mit ihrem polyphonen „Turmbau zu Babel“-Aspekt gipfelt in verschiedenen Bahnhof-Skandalszenen, die danach gern von Protagonisten kolportiert werden (vgl. Erzählung von General Ivolgin).

¹⁹³ Л. Андреев (2), *В поезде*, т. 1, стр. 114.

In der Tat erweist sich dieses Treffen als Konstellation dreier Personen, die zu Ideenträgern aller metaphysischen *pros* und *contras* des Autors werden. Das visuelle Feld der Szene wird sofort von Myškin und Rogožin dominiert, so dass ihr Platz im Zug (*drug protiv druga*, „einander gegenüber“) ihre Position im Roman symbolisch vorankündigt. In den ersten Sätzen des Romans taucht fast wörtlich wiederholt ein und dieselbe Botschaft auf: Diese Begegnung zweier junger Menschen ist schicksalhaft, ihre Reise mit dem Zug wird trotz ihres zufälligen Charakters verhängnisvolle Konsequenzen für beide haben; ihre Reise in dritter Klasse ist eher ein Missverständnis - für den einen, wegen seiner adeligen Abstammung, für den anderen, wegen seiner Millionen. Der Zugwaggon ist hier nur der Prätext, er spielt die Rolle eines Rahmens für ein nahezu erzwungenes Gespräch: Was bleibt sonst zu tun, um das Unbehagen nach einer kalten und feuchten Nacht zu verjagen und die letzten Minuten der sich hinziehenden Reise totzuschlagen? Wegen des Novembernebels ist es unmöglich, sich die Landschaft anzuschauen; wäre das Wetter ein bisschen besser, wie käme es sonst zu diesem Gespräch, das mit der, aus einem Wort bestehenden Frage (*Zjabko?* „Kalt?“), die ohne Umstände die Schadenfreude über das Pech des jeweils anderen ausdrückt, beginnt.

В конце ноября, в оттепель, часов в десять утра, поезд Петербургско-Варшавской железной дороги на всех парах подходил к Петербургу. Было так сыро и туманно, что насилу рассвело; в десяти шагах, вправо и влево от дороги, трудно было разглядеть хоть что-нибудь из окон вагона. Из пассажиров были и возвращавшиеся из-зи границы; но более были наполнены отделения для третьего класса, и всё людом мелким и деловым, не из очень далека. Все, как водится, устали, у всех отяжелели за ночь глаза, все назяблись, все лица были бледножелтые, под цвет тумана.

В одном из вагонов третьего класса, с рассвета, очутились друг против друга, у самого окна, два пассажира – оба люди молодые, оба почти налегке, оба не щегольски одетые, оба с довольно замечательными физиономиями и оба пожелавшие, наконец, войти друг с другом в разговор. Если б они оба знали один про другого, чем они особенно в эту минуту замечательны, то, конечно подивились бы, что случай так странно посадил их друг против друга в третьеклассном вагоне петербургско-варшавского поезда.¹⁹⁴

Es war Ende November, bei Tauwetter, als gegen neun Uhr morgens ein Zug der Petersburg-Warschauer Bahn sich mit Volldampf Petersburg näherte. Das Wetter war so feucht und neblig, dass es kaum richtig hell werden wollte; aus den Wagenfenstern konnte man zehn Schritte rechts und links vom Bahndamm nur mit Mühe etwas erkennen. Unter den Reisenden gab es auch einige, die aus dem Ausland zurückkehrten; am stärksten aber waren die Abteile der dritten Klasse besetzt, und zwar fast nur von geringeren Leuten, die Geschäfte halber reisten und nicht von sehr weit herkamen. Alle waren müde von der Reise, wie das immer so ist, allen waren über Nacht die Augenlieder schwer geworden, alle schienen durchgefroren zu sein, und die Gesichter waren gelblich blass, fast von derselben Farbe wie der Nebel.

In einem der Wagen dritter Klasse saßen schon seit dem Morgengrauen zwei Reisende einander gegenüber, unmittelbar am Fenster, - beides junge Leute, beide fast ohne Gepäck und nicht elegant gekleidet, beide mit recht interessanten Gesichtern, die schließlich beide gern in ein Gespräch mit einander gekommen wären. Wenn sie einer vom andern gewusst hätten, wodurch sie besonders in diesem Augenblick bemerkenswert waren, so würden sie sich gewiss darüber gewundert haben, dass der Zufall sie auf so seltsame Weise in einem Wagen dritter Klasse der Petersburg-Warschauer Bahn einander gegenüber gesetzt hatte.

Die Unterschiede zwischen den beiden sind momentan bedeutungslos, ihre im syntaktischen Parallelismus ausgedrückte „Ähnlichkeit“ verrät schon in den ersten Zeilen, dass einer zum

¹⁹⁴ Ф. Достоевский, *Идуот*, т. 8, стр. 5.

Doppelgänger, zum Schatten des anderen wird und sie sich wie metaphysische siamesische Zwillinge nicht bewegen können, ohne dem anderen Leid zuzufügen.

Der mit Volldampf durch den Nebel fahrende Zug annouciert die ständigen Pendelfahrten zwischen Petersburg, Moskau und Pavlovsk, die beide auf ihrer Suche nach Nastas'ja Filippovna (sie selbst wird sich den beiden mal annähern, mal frenetisch vor ihnen fliehen)¹⁹⁵ unternehmen werden, und schafft die innere Stimmung für das kommende Unheil, das diesen Zugfahrten ein Ende machen wird.

Das Verhalten des „Brünetten“ verbirgt eine gewisse Aggression (vgl. „с тою неделикатною усмешкою“, „бесцеремонно и небрежно“, „удовольствие при неудачах ближнего“ / „mit jenem unzarten, gewissermaßen nachlässigen Spottlächeln, in welchem sich mitunter so ungeniert das eigene Wohlbehagen beim Betrachten des Unglücks anderer ausdrückt“), die unerwartet nicht auf Gegenaggression stößt, sondern auf die Bereitschaft, alle möglichen Fragen zu beantworten (deswegen empfindet der Gesprächspartner die Frage „Что же, вылечили?“ „Und was, haben sie Sie geheilt?“ als angebracht und scheint die „absolute Nachlässigkeit, Unangebrachtheit und müßige Art mancher Fragen“ („совершенную небрежность, неуместность и праздность иных вопросов“) nicht zu merken.

Die erste Begegnung im Zug entfaltet sich mit der Annäherung an den Petersburger Bahnhof zur zufälligen Zusammenkunft dreier Personen – höhnische Aussagen des „Schwarzhaarigen“ finden Zustimmung bei einem Beamten „mit roter Nase“, einem, wie es sich später herausstellen wird, „Alleswisser“, der nicht eine unwesentliche Rolle in der Sujetentfaltung spielen wird. In dieser ersten Szene wird anfangs viel gelacht bzw. gespottet (vgl. „Черноволовый присвистнул и захохотал“, „der Schwarzhaarige piffte kurz und brach in Lachen aus“, „черномазый несколько раз усмеялся“, „der Brünnette hat mehrmals gegrinst“, „оба слушателя снова захохотали“, „beide Zuhörer lachten wieder auf“, „когда нахохотались досыта“, „als sie genug gelacht haben“, „захихикал чиновник“, „der Beamte kicherte“) – doch der Urheber der unerwarteten, fast hysterischen Lustigkeit verliert nicht an seiner Serenität („тихим и примиряющим голосом“, „mit einer leisen und friedlichen Stimme“, „с полною и немедленною готовностью“, „mit voller und unverzüglicher Bereitschaft“) und bestimmt letztlich den *modus procedendi* des ersten Romanteils.

Der Aufbau des ersten Romanteils ist vom Umbruch der Perspektive ausgeprägt, trotz der sich stets intensivierenden Erwartung der kommenden Harmonie, kommt es zum Triumph des Chaos. Die Rückkehr des Fürsten nach jahrelangem Aufenthalt im Ausland, seine Erkenntnis Russland betreffend beginnt mit dieser Begegnung im Zug und das daraus entstandene

¹⁹⁵ In Dostoevskijs Notizen sind die Erwähnungen von N.F. mit dem semantischen Feld *beg* („Lauf“) verbunden.

Gespräch modelliert das Paradigma der Verhältnisse auf der ersten Stufe von Myškins Weg zu den Menschen – seine Gespräche fangen mit Spott und Missgunst an, enden aber mit unerwarteten Bekenntnissen. Die dieser Episode folgenden Szenen erweisen sich als eine Reihe brillanter Siege Myškins, indem der Fürst das Vertrauen und den Respekt verschiedener „Ideenträger“ gewinnt und diese „zwingt“, ihr Verhaltensparadigma zu korrigieren. Die Offenheit des Fürsten lockt den „Schwarzhaarigen“ endgültig aus seiner Reserve, so dass er versucht, das Warum der ungewohnten Intimität zu erhellen. Dieses „an sich Gewinnen“ scheint am Anfang eher Zufall zu sein (schon Rogožin stellt sich die Frage nach dem „Warum?“ in der ersten Szene):

Князь, неизвестно мне, за что я тебя полюбил. Может, от того, что в эту минуту встретил, да ведь и его встретил (он указал на Лебедева), а ведь не полюбил же его.¹⁹⁶
Ich weiß nicht, weshalb ich dich liebgewonnen hab', Fürst. Vielleicht, weil ich dich in einer solchen Stunde kennengelernt habe; aber ich habe ja auch diesen da kennengelernt (er wies auf Lebedev), ohne ihn dabei liebzugewinnen.

Mehrmals wiederholt (Gespräch mit dem Kammerdiener, General Epančin, seiner Frau etc.) wird es jedoch zu einer Regel, die seine Gesprächspartner nicht mehr überrascht. Myškins Bereitschaft, fremde Meinungen, ohne jegliche Spur von Kritik anzunehmen, verleitet Rogožin (wie später die anderen) zur „Seelen-Entblößung“. Der Umbruch im Laufe des Gesprächs wird durch Rogožins Frage „Рогожиных знаете?“ („Kennen Sie die Rogožins?“) markiert; diese erste direkte Anrede ist als eine Aufforderung zu einem neuen Kommunikationsmodus zu verstehen. Ohne Lebedev hätte sich das Gespräch zur Beichte entwickelt - Rogožin erzählt gleich von seiner Flucht nach Pskov („во Псков по машине и отправился“, „da bin ich mit der Maschine nach Pskov gefahren“) und von Nastas'ja Filippovna (d.h. dem aus seiner Sicht allerwichtigsten):

...князя удивило и заинтересовало и ещё что-то другое; да и Рогожин сам почему-то охотно взял князя в свои собеседники, хотя в собеседничестве нуждался, казалось, более механически, чем нравственно; как-то более от рассеянности, чем от простосердечия; от тревоги, от волнения, чтобы только глядеть на кого-нибудь и о чём-нибудь языком колотить.¹⁹⁷

...und doch verwunderte und beschäftigte den Fürsten noch etwas anderes; zudem verlangte es offensichtlich auch Rogožin nach einer Unterhaltung mit dem Fürsten, wobei es ihm allerdings wohl mehr um eine Plauderei mechanischer als moralischer Art ging, um ein Gespräch eher aus einer Geistesabwesenheit heraus als aus wirklichem Mitteilungsbedürfnis, Sorge oder Unruhe, das heißt, es ging ihm einfach um einen Partner, den er ansehen konnte, während seine Zunge Worte formte.

Die Eisenbahn als Kommunikationsort taucht im ersten Gespräch zwischen Myškin und Nastas'ja Filippovna auf, - die Geschwindigkeit der Informationsverbreitung entspricht der Geschwindigkeit des Zuges („ещё до въезда в Петербург, на железной дороге,

¹⁹⁶ Ebd., S. 12.

¹⁹⁷ Ebd., S. 13.

рассказывал мне про вас Парфён Рогожин“,¹⁹⁸ „noch vor der Ankunft in Petersburg erzählte mir Parfён Rogożyn von Ihnen“). Wichtig dabei ist dieses „noch vor der Ankunft“, da eine rein lokale „Kuriosität“, Nastas’ja Filippovna, außerhalb Grenzen des Raums, den sie „beherrscht“ und in dem sie „funktioniert“, zu Tage tritt.

Noch in der Schweiz wird das Betreten des Waggons als erster Schritt in „Exploration“ Russlands (Erkenntnis, die u. a. durch Kommunikation entsteht) empfunden; die Reise, zumindest in ihrer Endphase, beweist diese Behauptung. Nach der ersten Begegnung im Zug wird die Sujetentfaltung durch Pendelfahrten Myškins und Rogožins zwischen Moskau und Petersburg bzw. Pavlovsk bestimmt, wobei die Ankunft des einen am Reiseziel immer einen gewissen Zeitunterschied mit der Ankunft des anderen hat. Ihre Wege kreuzen sich nur noch einmal im „Eisenbahnraum“, nämlich dann, wenn Myškin in Petersburg ankommt und einen glühenden bizarren Blick auf sich spürt.

8.1.3. Begegnung mit dem Nihilisten

Der Eisenbahnboom in Russland fällt zeitlich mit der Epoche der Verbreitung des Nihilismus zusammen, die Maschine bzw. die Lokomotive wird als Inbegriff des Diabolischen, sogar als Antichrist betrachtet – die Konsequenz daraus ist Folgende: die mit der Eisenbahn Reisenden oder in Kontakt kommenden Menschen werden als atheistisch, nihilistisch oder zumindest als lasterhaft oder gefallen porträtiert. Die frühere Verkehrsmittel annihilierende Eisenbahn wird zum Verkehrsmittel der Nihilisten – der Held in Leskovs *Na nožach* (*Feind bis aufs Messer*) wundert sich, dass auch in der gottverlassenen Provinz die Nihilisten anzutreffen sind, und sein Ansprechpartner erwidert ohne jede Spur von Ironie, dass da, wo die „zivilisatorische“ Eisenbahn ihr Netz ausgebreitet hat, es fast dazu gehört.

Im zweiten Teil des Romans *Der Idiot* stellt Parfён Rogożyn seine „Gretchen-Frage“: „А что, Лев Николаевич, давно я хотел тебя спросить, веруешь ты в бога или нет?“ („Lev Nikolaevič, ich wollte dich schon lange etwas fragen: Glaubst du an Gott oder nicht?“) und Fürst Myškin erzählt von einer zufälligen Begegnung mit einem „Atheisten“:

Утром ехал по одной новой железной дороге и часа четыре с одним С—м в вагоне проговорил, тут же и познакомился. Я еще прежде о нем много слыхивал и, между прочим, как об атеисте. Он человек действительно очень ученый, и я обрадовался, что с настоящим ученым буду говорить. Сверх того, он на редкость хорошо воспитанный человек, так что со мной говорил совершенно как с равным себе по познаниям и по понятиям. В бога он не верует. Одно только меня поразило: что он вовсе как будто не про то говорил, во всё время, и потому именно поразило, что и прежде, сколько я ни встречался с неверующими и сколько ни читал таких книг, всё мне казалось, что и говорят они и в книгах пишут совсем будто не про то, хотя с виду и кажется, что про то.¹⁹⁹

¹⁹⁸ Ebd., S. 89.

¹⁹⁹ Ebd., S. 182.

An einem Morgen unterhielt ich mich während einer Fahrt auf einer neuen Eisenbahnlinie etwa vier Stunden lang mit einem gewissen Herrn S., den ich bei dieser Gelegenheit kennenlernte. Ich hatte schon vorher viel von ihm gehört, und zwar unter anderem auch, dass er Atheist sei. Er erwies sich in der Tat als ein hochgebildeter Mann, und ich freute mich, mit einem echten Gelehrten plaudern zu können. Zudem ist er ausgesprochen wohlherzogen, so dass er mit mir ganz wie mit einem ihm an Wissen und logischem Denkvermögen Ebenbürtigen redete. An Gott glaubt er nicht. Aber eins wunderte mich sehr, nämlich dass er in der ganzen Zeit sozusagen gar nicht zum Kern der Sache vorstieß, und das wunderte mich eben deshalb, weil ich auch schon vorher, wann immer ich mit Religionslosen zusammentraf oder ihre Bücher las, stets den Eindruck hatte, dass sie nicht über das Wesentliche reden oder schreiben, obwohl es auf den ersten Blick so scheint.

Für die weitere Sujetentwicklung bleibt diese Begegnung zwar ohne Bedeutung, weist aber auf zwei wichtige Punkte hin: der „Fürst-Christus“ scheint sich für den Atheismus zu interessieren (Begegnungen mit Ungläubigen, Lektüre) und merkt diesen Aspekt „совсем будто не про то“ („nicht über das Wesentliche“). Diese kurze Begegnung ist ein fernes Echo der antinihilistischen Romane der 1860er Jahre und der Polemik gegen den Nihilismus, diese russische Aufklärung, die aber zu keiner wirklichen Selbstentfaltung und Selbstprägung gekommen ist. Die Religion, als verabscheuungswürdige Beleidigung der Vernunft, und die Kirche, als eine Verschwörung, wurden komplett abgelehnt, da man nur noch „ja“ oder „nein“ kannte, da das Werten jener Zeit keine Stufen und Grade, keine Hierarchie akzeptierte. Die Suche nach der objektiven Wahrheit sollte in der Natur, in der Gesellschaft und in den Herzen der Menschen erfolgen. An die Stelle des Gebotes Christi „веруяй бо в мя и не узришь смерти вовеки“ („glaube an mich und du wirst nie den Tod sehen“) tritt Belinskijs Alternative „Sei sozial oder stirb!“. Die wütenden anti-theistischen und blasphemischen Tiraden (vgl. Belinskijs „In den Worten *Gott* und *Religion* sehe ich nur tiefste Finsternis, Ketten und die Knute“) oder die Heftigkeit, mit welcher das Primat der materiellen Tatsachen von Leben und Natur behauptet wird, sind zum offiziellen Schlachtruf des rebellischen Teils der *intelligencija* geworden. Doch diese zur Pflicht gewordene Art und Weise, die unerfreuliche Wahrheit nicht nur zu sagen, sondern dies so laut, so schrill und unangenehm wie möglich zu tun, hatte in ihrem Wesen einen unbehebbarer Defekt und genau darauf weisen die Worte Myškins hin - „совсем будто не про то...“ („nicht über das Wesentliche...“)

Eine andere Begegnung mit dem Nihilisten – diesmal mit einem „falschen“ - wird in Leskovs *Putešestvie s nihilistom* (*Reise mit einem Nihilisten*) geschildert: Der Ort dieser Begegnung ist wiederum ein Waggon, der Zeitpunkt ist dem Inhalt entsprechend, – nämlich Weihnachten. Da es auf einer der neuen Eisenbahnlinien, weit „von der großen Welt“, in einem Waggon „ohne Standesunterschiede“ (die Hauptakteure der Geschichte sind der Erzähler, ein Militär, ein Diakon und ein unter der Bank sich versteckender Jude) geschah, da es sich aber mit Alkohol und Lust aufs Kommunizieren abspielte, da die Nihilisten ein Hauptaccessoire der

damaligen Mode waren, - kam das alte Spiel (ein wenig modernisiert, zwar nicht „Zu - uns“, sondern „Mit - uns - fährt – ein - Revisor“) zustande:

Дело было на одной из маленьких железнодорожных ветвей, так сказать, совсем в стороне от "большого света". Линия была ещё не совсем окончена, поезда ходили неаккуратно, и публику помещали как попало. Какой класс ни возьми, всё выходит одно и то же - все являются вместе. Буфетов ещё нет; многие, чувствуя холод, греются из дорожных фляжек. Согревающие напитки развивают общение и разговоры. Больше всего толкуют о дороге и судят о ней снисходительно, что бывает у нас не часто...²⁰⁰

Es geschah auf einer der kleinen Eisenbahnlinien, sozusagen, weit „von der großen Welt“. Die Linie war noch nicht ganz fertiggestellt, die Züge verkehrten unpünktlich, und das Publikum wurde, wie es gerade kam, untergebracht. Egal, in welcher Klasse – es ist ein und dasselbe: alle kommen zusammen. Es gibt noch keine Buffets, viele, von der Kälte getrieben, wärmen sich aus der Reiseflasche. Die wärmenden Getränke tragen zu Unterhaltung und Gesprächen bei. Man spricht meistens über die Eisenbahn und redet über sie nachsichtig, was bei uns nur selten vorkommt.

Der Auftritt des diabolischen Nihilisten wird im kurzen ersten Kapitel vorbereitet – nachdem sein Name erwähnt wurde und alle einschliefen, stieg er ein, wie gewöhnlich – unbemerkt. Aber der Einstieg des „Teufels“ wurde als solcher sofort und ohne jegliche Spur von Zweifel identifiziert; denn sein Einstieg wurde durch ein starkes Aufrütteln („как вдруг нас так сильно встряхнуло“, „als es uns plötzlich kräftig geschüttelt hat“) markiert, so dass es mit dem Schlaf vorbei war und jedem klar wurde, dass diese Nachbarschaft die höchste Gefahr bedeutete:

Откуда он взялся? Никто не заметил, где этот неприятный гость мог взойти, но не было ни малейшего сомнения, что это настоящий, чистокровный нигилист, и потому сон у всех пропал сразу.²⁰¹

Woher ist er aufgetaucht? Keiner hat bemerkt, wo dieser unangenehme Fahrgast einstieg, aber es gab nicht einmal den geringsten Zweifel, dass er ein echter, reinblütiger Nihilist war, und deswegen ist jedem die Schläfrigkeit vergangen.

Das Porträt des Nihilisten verrät sein „nicht-orthodoxes“ Wesen, seine Farben („волосёнки цвета гаванна, лицо зеленоватое, а глаза серые и бегают как метроном“, „dünnes Havanna-farbenes Haar, etwas grünliches Gesicht, und die Augen – grau, und zucken, wie ein Metronom“) verbergen Gefahr:

Мы разглядели, что это человек совершенно сомнительный, даже неопределённого возраста. Точно донской рыбец, которого не отличишь - нынешний он или прошлогодний. Но подозрительного много: грефовские круглые очки, неблагонамеренная фуражка, не православным блином, а с еретическим надзатыльником, и на плечах типический плед, составляющий в нигилистическом сословии своего рода "мундирную пару", но что всего более нам не понравилось, - это его лицо. Не патлатое и воеводственнное, как бывало у ортодоксальных нигилистов шестидесятых годов, а нынешнее - шуковатое, так сказать фальсифицированное и представляющее как бы некую невозможную помесь нигилистки с жандармом.²⁰²

Wir haben bemerkt, dass dieser Mensch vollkommen verdächtig war, nicht mal sein Alter war zu erraten. Er glich einem Don-Fischlein, bei dem nicht zu erkennen ist, ob er von diesem oder vom letzten Jahr ist. Viel an ihm war verdächtig: runde Greff-Brille, eine kein Vertrauen erweckende Schirmmütze, nicht wie der russisch-orthodoxe Pfannkuchen, sondern mit einer ketzerischen Leiste über dem Nacken, und auf den Schultern – eine typische Reisedecke, die im nihilistischen Lager als eine Art „Dienstkleidung“ gilt. Aber was uns besonders missfallen hat, war sein Gesicht. Kein militantes Gesicht mit Zotteln, wie es bei den orthodoxen Nihilisten der

²⁰⁰ Н. Лесков, *Путешествие с нигилистом*, т. 7, стр. 127.

²⁰¹ Ebd.

²⁰² Ebd., SS. 127-128.

sechziger Jahre Pflicht war, sondern ein modernes – es hatte etwas von einem Hecht, sah wie gefälscht aus und bot eine unmögliche Mischung aus einer Nihilistin und einem Gendarmen.

Der Geistliche wird, wie ein sozialer Exorzist, zum Anführer der ideologisch aufrechten Passagiere: Von diesem stammt die erste Erwähnung des Feindes, er unternimmt den ersten Versuch der Identifikation und erlangt Erkenntnis, denn er („ясно приметил «рукава с фибрами», за которыми непременно спрятан револьвер-барбос или бинамид“, „hat ganz deutlich „Ärmel mit Fasern“ gesehen, hinter denen unbedingt ein *Rebolver* oder *Bynamit* versteckt worden war“). Des Geistlichen Überzeugungskraft veranlasst den Militär zur zweiten Operation und die ganze Gesellschaft ist bereit, den Nihilisten zu entwaffnen – natürlich mit einem Gebet („Будьте покойны – мы с молитвою. Помилуй мя Боже...“, „Seid beruhigt – wir sind mit dem Gebet. Herr, erbarme dich meiner...“). Nach misslungener Entlarvung wird der falsche Nihilist mit seinem Rang entsprechender Ehre in die Bahnhofsräume geführt und der kleine Diakon verschwindet spurlos.

Der Einstieg des „Nihilisten“ in den Zug bietet Anlass für eine komödientypische Verwechslung; das bekannte Sujet des *samožvanec* erlebt eine Umkehrung, indem ein Repräsentant der herrschenden Ordnung, der die Requisiten der oppositionellen Welt unrechtmäßig anstrebt, zum Usurpator wider Willen, zum Trickser wird. Die Kombination des Kleiderkodes²⁰³ mit einem bestimmten Sprachkode des ideologischen „Feindes“, der rechtzeitig als solcher erkannt und „deaktiviert“ werden soll, schließt bei den mitreisenden Interpretatoren jeden möglichen Zweifel aus: Der verkleidete Teufelsagent soll „exkommuniziert“ werden. Vorstellung und Tatsache klaffen weit auseinander, da der Sprachkode im offiziellen und im öffentlichen Bereich nicht auf dasselbe verweist (der verdächtige Fahrgast setzt Sprachsignale *ne želažu* („ich will nicht“), die in anderen Diskurszusammenhängen als Zeichen der offiziellen Macht verstanden werden, im öffentlichen Raum des Zugwaggons aber als „nihilistisch“ entziffert werden. Das aus dem Chaos verschiedener Sprachwelten erwachsende Missverständnis fungiert zugleich als Motor der Handlung und Generator von Komik.

Das Gespräch im Zugabteil, vor allem das über „brennende“ Themen, kann eine unerwartete Wendung nehmen und für den Beteiligten eine zweijährige Abwesenheit vom öffentlichen Leben bedeuten: In Čechovs Erzählung *Govorit' ili molčat'* (*Sprechen oder Schweigen*) unterhält sich ein gewisser Smirnov mit einem „redseligen“ Herrn „im blauen Anzug“, der ihm verschiedene Fragen „wissenschaftlicher Art“ (*preimuščestvenno naučnogo svojstva*)

²⁰³ In der Zeit der Explosion und kurz davor spaltet sich die Kultur in verschiedene Strömungen auf, von denen jede den Sieg über die andere zum Ziel hat. Jede Strömung tendiert zur Betonung eigener „Zeichenhaftigkeit“, so dass die Kleidung auch Träger von Zeichen wird.

stellt. Die Diskussion im Zugabteil endet unerwartet und etwas abrupt an der nächsten Bahnstation:

Но каково, согласитесь, было его удивление, когда господин в синем костюме, взяв его на одной станции за руку, ехидно улыбнулся и сказал:

- Следуйте за мной.

Смирнов последовал и исчез, неизвестно куда. Через два года он встретился Крюгеру бледный, исхудалый, тощий, как рыбий скелет.²⁰⁴

Stellen Sie sich sein Staunen vor, als dieser Herr im blauen Anzug, ihn plötzlich an einer Bahnstation unter den Arm nahm, giftig lächelte und sagte:

- Folgen Sie mir.

Smirnov folgte ihm und verschwand, keiner wusste wohin. Zwei Jahre später begegnete er Krüger und war blass, abgemagert, dünn, wie ein Fischgerippe.

V. Solov'ëv beschreibt in der autobiographischen Erzählung *Na zare tumannoj junosti* (*An der Morgenröte der nebeligen Jugend*) die Begegnung zweier „Radikaler“ - eines Naturalisten und eines Metaphysikers, - ihre eifrigen Gespräche („Beichte der glühenden Herzen“ nach Dostoevskijs Muster) im Zugwaggon, sowie deren Überzeugung von der Notwendigkeit, die existierende Weltordnung zu zerstören und ihre verschiedenen Modelle für die Neuordnung nach der „Stunde Null“:

Мы открыли друг другу всю душу. Мы были вполне согласны в том, что существующее должно быть в скорейшем времени разрушено. Но он думал, что за этим разрушением наступит земной рай, где не будет бедных, глупых и порочных, а все человечество станет равномерно наслаждаться всеми физическими и умственными благами в бесчисленных фаланстерах, которые покроют земной шар,— я же с одушевлением утверждал, что его взгляд недостаточно радикален, что на самом деле не только земля, но и вся вселенная должна быть коренным образом уничтожена, что если после этого и будет какая-нибудь жизнь, то совершенно другая жизнь, не похожая на настоящую, чисто трансцендентная. Он был радикал-натуралист, я был радикал-метафизик.²⁰⁵

Wir haben einander das Herz ausgeschüttet. Wir beide waren damit einverstanden, dass das Existierende bald zu zerstören ist. Aber er glaubte, dass nach dieser Zerstörung das irdische Paradies beginnt, wo es keine Armen, Dummen und Verdorbenen geben wird, und die ganze Menschheit materielle und geistige Güter in zahlreichen Phalanstern, die die Erdkugel bedecken werden, gleicherweise genießen werde. Ich aber behauptete, voller Begeisterung, dass seine Ansichten nicht genug radikal wären und dass in Wirklichkeit nicht nur die Erde, sondern das ganze Universum zerstört werden müssen, damit, wenn danach irgendein Leben existiere, es ein ganz neues Leben sein könne, ein Leben, das dem heutigen nicht gleiche, rein transzendent. Er war ein Radikal-Naturalist, ich dagegen – ein Radikal-Metaphysiker.

Von einer anderen Begegnung – diesmal nicht mit Nihilisten oder Radikalen, sondern einem der „kleinen“ Dämonen (jemandem aus der Reihe „мелкий бес из самых нечиновных“, „kleiner Dämon, von den Unbedeutendsten“) erzählt der zu unendlichen „Beichten“ neigende Arkadij Makarovič im vierten Kapitel von *Podrostok* (*Der Jüngling*) – es ist eine „Anekdote“ von einem Ereignis, das kurz vor seiner Abreise nach Petersburg im Wagen eines Zuges beginnt und auf dem Tverskoj Boulevard mit einer grässlichen Szene endet.

Das Porträt des jungen Mannes mit der akzentuierten Komponente „Schmutz“ (*nečisto odetyj* („unsauber gekleidet“), *ugrevatyj* („finnisches Gesicht“), *grjazno-smuglyj* („schmutzig-

²⁰⁴ А. Чехов, *Говорить или молчать*, т. 2, стр. 225.

²⁰⁵ В. Соловьёв (1), *На заре туманной юности*, стр. 347.

dunkel“), - eine klassische Beschreibung des „kleinen“ Dämons, - wird durch seine Gestik, die von ihm ausgestoßenen Laute und zwei auffällig erscheinenden Details - das ständige Grinsen und die karikaturhafte Bewegung seines Fingers - komplementiert. Das Schweigen des jungen Mannes wird als Strategie des Verbergens von etwas Größerem interpretiert, das Aussteigen an jeder Station und sein Wodkaverzehr scheinen ein Verstoß gegen die Routine der gesellschaftlichen Normen zu sein. Hinter dem provokativen Schein versteckt sich das widrige Sein, Arkadijs Erwartung von „etwas“ ist ein bloßer Interpretationsfehler, wie die Rezeption der Provinzstadt in der ersten Passage von *Melkij bes (Der kleine Dämon)* F.Sologubs – „но всё это только казалось“ („aber das Ganze war nur der Schein“):

Летом, за два месяца до поездки в Петербург и когда я уже стал совершенно свободен, Марья Ивановна попросила меня съездить в Троицкий Посад [...] Возвращаясь в тот же день, я заметил в вагоне одного плюгавенького молодого человека, недурно, но нечисто одетого, угреватого, из-грязновато-смуглых брютетов. Он отличался тем, что на каждой станции и полустанции выходил и пил водку. Под конец пути образовался вокруг него весёлый кружок весьма дрянной, впрочем компании. [...] Пивший молодой человек почти совсем не говорил ни слова, а собеседников около него усаживалось всё больше и больше; он только всех слушал, беспрерывно ухмылялся с слюнявым хихиканьем и, от времени до времени, но всегда неожиданно, производил какой-то звук, вроде «тюр-люр-лю!», причем как-то карикатурно подносил палец к своему носу. [...] Подошел и я - и не понимаю, почему мне этот молодой человек тоже как бы понравился; может быть, слишком ярким нарушением общепринятых и оказавшихся приличий,- словом, я не разглядел дурака; однако с ним сошелся тогда же на ты и, выходя из вагона, узнал от него, что он вечером, часу в девятом, придёт на Тверской бульвар.²⁰⁶

Einmal im Sommer, es war im Juli, zwei Monate vor meiner Abreise nach Petersburg, als ich schon ganz frei geworden war, bat mich Mar'ja Ivanovna, nach dem „Troickij Posad“ hinauszufahren. [...] Auf der Rückfahrt, noch an demselben Tage, bemerkte ich im Bahnwagen einen ziemlich widerlichen jungen Mann, der nicht schlecht, aber unsauber gekleidet war, ein finnisches Gesicht hatte und eine schmutzig-braune Hautfarbe, die manchen Braunhaarigen zueigen ist. Er zeichnete sich dadurch aus, dass er auf jeder Station und Haltestelle ausstieg und einen Schnaps trank. Als die Reise sich zu ihrem Ende näherte, hatte sich um ihn ein vergnügter Kreis gebildet, übrigens eine recht lumpige Gesellschaft. [...] Der junge Mann, der soviel Alkohol schadlos zu sich nehmen konnte, sprach im allgemeinen kaum ein Wort, aber die Gesellschaft um ihn herum wurde immer lauter und zahlreicher; er hörte nur allen zu und verzog fortwährend seinen Mund zu einem tiefenden Grinsen; von Zeit zu Zeit aber ließ er, und zwar immer ganz unerwartet, einen sonderbaren Laut hören, der ungefähr wie „Türlürlü!“ klang, und dazu legte er regelmäßig mit einer höchst karikaturhaft wirkenden Armbewegung den Zeigefinger an seine Nase. [...] Auch ich gesellte mich schließlich zu ihnen, und ich weiß nicht, warum dieser junge Mann auch mir gewissermaßen gefiel; vielleicht, weil er die allgemeingültigen, fast zum Gesetz gewordenen Anstandsformen außer Acht ließ. Kurz, ich erkannte nicht in ihm den Esel, der er war; und wir begannen uns noch im Wagen zu duzen. Beim Aussteigen sagte er mir, er werde am Abend, gegen neun Uhr, auf den Tverskoj Boulevard kommen.

Arkadij Makarovič konnte selber nicht erklären, was an dem jungen Mann anziehend war, die Erwartungen einer großen Idee erwiesen sich als gegenstandslos und ein mehrtägiges Amusement endete plötzlich, nachdem eines der Opfer dem „Studenten“ eine Ohrfeige gegeben hatte.

8. 2. Zugabteil als privilegierter Ort der Skandalszenen

²⁰⁶ Ф. Достоевский, *Подросток*, т. 13, стр. 77-78.

Als eine Invariante des Situatens „Begegnung im Zugabteil“ lassen sich die zahlreichen Skandalszenen im Zugabteil lesen. Als privilegierter Ort von Skandalszenen tritt der Waggon in die Erzählung von General Ivolgin (*Der Idiot*) und die schon erwähnte Erzählung Leskovs enthält die Keime eines Skandals (die provozierende „nihilistische“ Antwort *ne želaju* („ich will nicht“) ist der Ausgangspunkt für eine von allen Mitreisenden so herbeigesehnte Skandalszene, die nur deswegen keine Entwicklung findet, da der Zug zu schnell das Reiseziel des „Nihilisten“ erreicht). Besessen von seinem Rotschild-Plan und den eigenen Reflexionen über Erniedrigung, Selbsterniedrigung, Menschenwürde und deren Verlust, zitiert Arkadij Makarovič den Zeitungsbericht eines Zwischenfalls, der sich auf der Wiener Eisenbahn ereignet hatte:

Писали, что один заграничный граф или барон на одной венской железной дороге надевал одному тамошнему банкиру, при публике, на ноги туфли, а тот был так ординарен, что допустил это²⁰⁷.
Man schrieb, dass ein ausländischer Graf oder Freiherr auf irgendeiner Wiener Eisenbahn einem anderen, dem dortigen Bankier in Anwesenheit des Publikums die Schuhe anzog, und der andere war insofern gemein, da er es ihm erlaubte.

Dieser Zwischenfall ist zwar skandalös durch die Normverletzung (Verletzung der symbolischen Ordnung zwischen dem Adel und dem Bürgertum), erreicht aber nicht das Niveau eines Skandals – es geht nicht um ein Attackieren der Zeichenordnung, sondern mehr um das Konstatieren der neuen Situation innerhalb sozialen Ordnung, die jetzt vom Vertreter des Kapitals dominiert wird. Im Vorzimmer eines jüdischen Eisenbahnmagnaten wartet Fürst Oblonskij vier Stunden auf die Audienz - eine absolut undenkbbare Situation für seinen „altmodischen“ Verwandten Levin, aber für den neuen Verhaltenskode - nicht mehr skandalös.

Die Geschichte des Skandals kennt zwei unterschiedliche Traditionslinien (vgl. S. Schahadat, 2001 : 49ff.), die auf zwei Protoskandalformen („kynische“ und „hysterische“) zurückgehen. Zwar verletzen beide Skandalformen die symbolische Ordnung durch die Körpersprache, sie funktionieren aber unterschiedlich: entweder ikonisch (der so genannte „kynische“ Skandal), oder indexikalisch (der „hysterische“ Skandal). Da im „kynischen“ Skandal der Körper die Funktion der Sprache einnimmt und dadurch eine Art Performanz vollbringt, geht die Kontrolle über den Körper verloren und dieser beginnt nach einem unbekannten Kode zu funktionieren. Im hysterischen Skandal hingegen wird die Kontrolle über den Körper des *Skandalisten* verloren, die Artikulationsprobleme einerseits und das Außer-Kraft-Setzen der

²⁰⁷ Ebd., S. 75.

Ein ähnlicher Zwischenfall wurde in Reiseskizzen von V. Meščerskij erwähnt (erschieden in *Russkij Vestnik*, 1871, N°10), wobei sich die „wichtige“ Person als ein Jude, Bankier NN und der *ščegol' avstrieč*, als Freiherr von N erwiesen. Die Tatsache, dass der erwähnte Magnat noch dazu ein Jude war, wurde für Dostoevskij vielleicht sogar wichtiger, als die Selbsterniedrigung vor der Macht des Kapitals.

symbolischen Ordnung andererseits tragen dazu bei, dass der Körper außerhalb der Sprache agiert, sich verselbständigt und der Skandal sich in einem alternativen, außersprachlichen Raum entwickelt. Wenn ein „kynischer“ Skandal auf die Enthüllung der Wahrheit zielt, ist der hysterische Skandal, - typisch bei Dostoevskij - fast immer ein pathologischer Ausbruch (Reaktion auf die Schockmomente).

In *Der Idiot* kommt eine Vermischung der Skandaltypen vor: der vom General Ivolgin mit Bravour erstattete Bericht über einen fiktiven Skandal „kynischer“ Art löst einen „hysterischen“ Skandal aus, wobei der Hauptakteur innerhalb einer Szene vom „Kyniker“ zum „Hysteriker“ wird.

Im Wohnzimmer von Ivolgins Wohnung erscheint plötzlich der „Familienvater“ und beginnt in einer für den Skandal besonders geeigneten Atmosphäre (schon durch die Personenkonstellation – Ivolgins vollzählige Familie, Myškin, Pticyн, Ferdyščenko und Nastas’ja Filippovna) eifrig die „Damen“ zu unterhalten und von einem Zwischenfall im Zugabteil zu berichten.

Два года назад, да! без малого, только-что последовало открытие новой –ской железной дороги, я (и уже в штатском пальто), хлопоча о чрезвычайно важных для меня делах по сдаче моей службы, взял билет, в первый класс: вошел, сижу, курю. То-есть продолжаю курить, я закурил раньше. Я один в отделении. Курить не запрещается, но и не позволяется; так, полупозволяется, по обыкновению; ну, и смотря по лицу. Окно спущено. Вдруг, перед самым свистком, помещаются две дамы с болонкой, прямо насупротив; опоздали [...] Недурны собой, смотрят надменно, говорят по-английски. Я, разумеется, ничего; курю. То-есть, я и подумал было, но, однако продолжаю курить, потому окно открыто, в окно. Болонка у светло-голубой барыни на коленках покоится, маленькая, вся в мой кулак, черная, лапки беленькие, даже редкость. Ошейник серебряный с девизом. Я ничего. Замечаю только, что дамы, кажется, сердятся, за сигару, конечно. Одна в лорнет уставилась, черепаховый. Я опять-таки ничего: потому ведь ничего же не говорят! Если бы сказали, предупредили, попросили, ведь есть же, наконец, язык человеческий! А то молчат... вдруг, - и это без малейшего, я вам скажу, предупреждения, то-есть без само-малейшего, так-таки совершенно как бы с ума спятила, - светло-голубая хват у меня из руки сигарку и за окно. Вагон летит, гляжу как полоумный. Женщина дикая; дикая женщина [...] глаза на меня сверкают. Не говоря ни слова, я с необыкновенною вежливостью, с совершеннейшею вежливостью, с утонченнейшею, так сказать вежливостью, двумя пальцами приближаюсь к болонке, беру деликатно за шиворот, и шварк ее за ошко, вслед за сигаркой! Только взвизгнула! Вагон продолжает лететь... [...] ни слова не говоря, и без малейшего как есть предупреждения, она хват меня по щеке! [...]

- А Вы? [...]

- Увлёкся!

- И больно? Больно?

- Ей-богу, не больно! Скандал вышел, но не больно! Я только один раз отмахнулся...²⁰⁸

„Vor zwei Jahren, fast vor zwei Jahren musste ich auf der neuen Eisenbahnlinie Petersburg-Warschau in einer für mich äußerst wichtigen Angelegenheit, die mit meinem Austritt aus dem Dienst in Zusammenhang stand (ich trug bereits zivil), eine Reise unternehmen. Ich löse also ein Billet erster Klasse, steige ein, setze mich, rauche. Oder vielmehr, fahre fort zu rauchen; denn ich hatte mir die Zigarre schon zuvor angesteckt. Bin ganz allein im Coupé. Das Rauchen ist nicht verboten, ist aber auch nicht gerade gestattet, sondern so-o ... halb und halb, wie gewöhnlich, und natürlich: je nach dem. Das Fenster ist heruntergelassen. Plötzlich, kurz vor dem letzten Pfiff, steigen zwei Damen mit einem kleinen Bologneser ein und setzen sich mir vis-à-vis. Hatten sich etwas verspätet. [...] Beide nicht gerade hässliche Frauenzimmer, scheinen nur im Allgemeinen etwas sehr, von oben herabzu sein, sprechen Englisch. Ich verhalte mich ganz natürlich ruhig; rauche meine Zigarre. Das heißt, im ersten Augenblick dachte ich wohl so bei mir, aber schließlich – das Fenster war ja heruntergelassen, weshalb soll ich nicht zum Fenster hinausrauchen? Der kleine Bologneser ruht auf dem Schoß der Hellblauen, so’n kleines Tierchen, nicht größer als meine Faust, pechschwarz, weiße Pfötchen – eine Seltenheit zweifellos. Das

²⁰⁸ Ф. Достоевский, *Идиот*, т. 8, стр. 93.

Halsbändchen war aus Silber und mit einer Inschrift versehen. Nun, ich – merke nichts. Bemerke nur, dass die Damen sich über mich zu ärgern scheinen, natürlich wegen der Zigarre. Die eine betrachtet mich durchs Lorgnon – aus echtem Schildpatt natürlich. Ich jedoch kümmere mich um nichts. Weshalb sagen sie denn nichts? So sollen sie den Mund auf tun! Hätten sie mich darauf aufmerksam gemacht, etwas gesagt, mich gebeten, sie waren doch nicht stumm! Aber so – wie soll ich's denn wissen?.. Plötzlich – und zwar ohne die geringste Vorbereitung, ich sage Ihnen, ohne die allergeringste, als wäre sie übergeschnappt – reißt mir die Hellblaue, schwupps! Die Zigarre aus der Hand und wirft sie zum Fenster hinaus. Na, die war hin, den Zug hält man nicht auf. Ich mache ein verblüfftes Gesicht, staune sie an: ein tolles Weib, ich sage Ihnen, ein vollkommen tolles Weib! [...] und die Augen blitzen mich nur so an. Ich – ohne ein Wort zu verlieren, strecke mit der größten Höflichkeit, mit der erlesensten Höflichkeit langsam meine Hand nach dem Bologneser aus, fass ihn delikat mit zwei Fingern am Schlafittchen und – wups! werfe ihn gleichfalls zum Fenster hinaus, dorthin, wo die Zigarre war! Er quiekte nur einmal, zum Kläffen kam er gar nicht. Na, der Bologneser war auch hin! Den Zug hält man nicht auf, der saust weiter. [...] Ohne ein Wort zu sagen, und ohne die geringste Vorbereitung gab sie mir eine schallende Ohrfeige! [...]"

„Und Sie?“ [...]

„Ließ mich hinreißen!“

„Oh! Und stark? Wirklich stark?“

„Bei Gott, durchaus nicht stark! Es kam zwar zu einem großen Skandal, aber ich hatte ja nur ein einziges Mal den Schlag zurückgegeben, eben nur – nun, um ihn zurückzugeben.“

Der im begrenzten Raum des Zugwaggon stattfindende, kolportierte Skandal kulminiert am Ende in einer hysterischen Schlagerei, da erstens, sein Anfang ein bewusst inszeniertes Spektakel ist, zweitens, dessen Akteure nicht an unkontrollierten Ausbrüchen leiden, sondern ihren Körper performativ einsetzen, und letztens, weil dessen Ende im Zeichen der russischen Zügellosigkeit steht. Das „plötzliche“ Überschreiten der Schwelle durch die Verselbständigung des Körpers verfremdet die Alltagsordnung und bringt den Skandal hervor; die „Grenzüberschreitung“ von einer kontrollierten Körpersprache (das Hinauswerfen der Zigarre und des „Bolognesers“) findet statt, als die Engländerin dem General eine Ohrfeige gibt. Im Fall des Generals, dessen Körper pathologisch den Logos dominiert, transformiert sich die Ohrfeige in eine Schlägerei, die von ihm selber als *uvlěksja* („ließ sich hinreißen“) diagnostiziert wird. Das Vorhaben des Generals sich selbst als „kynischer“ *Skandalist*, als Normenverletzer zu definieren und sich durch diese Strategie vor der jungen Dame als ein *svetskij lev* zu inszenieren, scheitert, sobald Nastas'ja Filippovna, *Skandalistin* ersten Grades, das Mitspiel ablehnt und mit Lachen erwidert, dass sie von diesem Zwischenfall vor kurzem in der *Indépendance* gelesen hat. Interessant ist in dieser Hinsicht das Verhalten anderer Anwesenden – bis zur letzten Minute unterstützen sie den General durch ihre Repliken und stimulieren das Spiel (ein nacherzählter Skandal ist harmlos und die kynische Performance als Bestandteil des Verhaltenscodes eines Frauenhelden akzeptabel). Sobald der General aber als „Lügner“ entlarvt wird, fühlen sie sich verlegen, weil sich der Skandal nicht mehr als eine *épatage*, sondern als eine hysterische Normenverletzung erweist. Danach setzt die nächste Phase der Skandalentwicklung ein, die durch das Klingen des Türglöckchens und die darauffolgende Erscheinung Rogožins radikal verändert wird, wobei

der Fokus vom General auf Nastas'ja Filippovna umgeleitet wird und die Kulmination (mit dem Bespucken und der Ohrfeige) sich zeitlich verschiebt und letztendlich mit unerwarteten Beteiligten stattfindet.

8.3. Anfänge der Eisenbahnliebesbekanntschaften

Я удрал из столицы на несколько дней
В царство сосен, озер и камней.
На площадке вагона два раза видал,
Как студент свою даму лобзал.
Эу та старая сцена сказала мне вмиг
Больше ста современнейших книг.
А в вагоне-соседка и мой vis-à-vis
Объяснялись тихонько в любви.
(С. Черный, *Из Финляндии*)
Ich bin aus der Hauptstadt für einige Tage abgehauen
In das Reich der Tannenbäume, der Seen und Steine.
Ich habe zweimal gesehen,
Wie ein Student seine Dame im Waggon küsste.
Diese alte Szene hat mir im Nu mehr gesagt,
Als hundert modernste Bücher.
Und im Waggon machten meine Nachbarin und mein
Vis-à-vis
Ganz leise einander Liebeserklärungen.
(S. Černyj, *Aus Finnland*)

Der Waggon und das Eisenbahnabteil sind für kurze Zeit bewohnte Räume, zwei von vielen verschiedenen Formen, in denen das Wesen des Hausbegriffs schon vorhanden ist. Was G. Bachelard in seiner *Poetik des Raumes* hinsichtlich des Begriffs „Haus“ herausarbeitet, gilt für das Eisenbahnabteil als seine entfernte Invariante: es hat in erster Linie die Funktion des Bergens und des Schützens und bildet für die Zeit der Reise ein „Zentrum der Geborgenheit“, eine geordnete Sphäre, in der das Chaos der Außenwelt beseitigt ist und Halt gegenüber allen Angriffen der Außenwelt gibt. Der abgeschlossene Raum des Zugabteils ist nicht nur ein privilegierter Gesprächsraum, sondern er ist zugleich der Ort des Schweigens, des Nicht-Gesagten, des mit, je nach dem, mutigen oder schüchternen Blicken Ausgedrückten, des ohne Worte Verstandenen.

In der modernen Dichtung entdeckt A. Rimbaud als erster das Eisenbahnabteil als *locus amoris* der neuen Zeit (*Rêve pour l'hiver*, 1870),²⁰⁹ diese Stätte hermetischer Zweisamkeit scheint den feurigen Dämonen der Eisenbahn verschlossen zu sein, sie transformiert sich in

²⁰⁹ Vgl.: «L'hiver nous irons dans un petit wagon rose / Avec des coussin bleus. / Nous serons bien. Un nid de baisers fous repose / Dans chaque coin moelleux.
Tu fermeras l'œil, pour ne point voir, par la glace, / Grimacer les ombres des soirs, / Ces monstruosités hargneuses, populace / De démons noirs et de loups noirs.» (A. Rimbaud, *Rêve pour l'hiver*, im Zug, am 7. Oktober 1870).

eine komfortable Klause, einen Elfenbeinturm für die kurze, von der Reise bedingte Zeit, eine Schatulle mit samtenem Inneren, einen minimalisierten Raum nach der Puppenhausart, durch dessen Fenster Schatten, Geräusche, das zudringliche Außen durchzuschauen vermögen. Die Gunst des Abteils dient der Zuflucht für die „solitude à deux“, indem der Blick ins Innere gerichtet bleibt und ein meditativer Zustand erreicht wird. In A. Fets *Na železnoj doroge* (*Auf der Eisenbahn*) wird das Abteil zur nächtlichen Zuflucht eines zum Zeitpunkt der Reise schon verbundenen Liebespaars, das sich trotz seiner Reiserezeption mit naiver Drachenmetaphorik und einer Dämonisierung des technischen Faszinosums ohne weiteres dem Liebesspiel hingeben kann:

Полны смущенья и отваги, / с тобою, кроткий серафим, / Мы через дебри и овраги / На змее огненном летим. [...]

И как цветы волшебной сказки, / Полны сердечного огня, / Твои агатовые глазки / С улыбкой радости и ласки / Порою смотрят на меня.²¹⁰

Voll von Verlegenheit und Kühnheit / fliegen wir mit dir, / mein sanftmütiger Seraph, / auf der Feuerschlange / über dichten Wäldern und Schluchten. [...]

Deine Achataugen wie die Blumen / in einem wunderbaren Märchen, / sind voll von Herzensfeuer, / sie sehen manchmal auf mich / mit Freudenlächeln und Zärtlichkeit.

Sowohl das weibliche, als auch das männliche Verhalten beim Flirten im Zug verläuft traditionell nach zwei entgegen gesetzten Mustern: das Modell „Schüchtern“ scheint der häufigste und zugleich erotischste aller Bahnflirts zu sein: Vom unsicheren Blick und dem schnellen Senker der Wimpern, über das stille Lächeln, bis hin zum aufmerksamen Betrachten kann sich der Verzagte vorwagen, bevor er die Augen direkt sucht und vielleicht sogar das Gespräch.

Die russische Literatur entdeckt erst später das Eisenbahnabteil als Stätte der Liebesbekanntschaft – die Protagonisten kaufen nur selten Fahrkarten für die in Abteile aufgeteilte erste bzw. zweite Klasse; die dritte Klasse ist schon längst für Ideengespräche und nächtliche Beichten reserviert. Für die „Keuschheit“ der Eisenbahnreise birgt auch die Aufteilung in „Damen“- und „Herrenräume“ – die Passagierin erster Klasse Gräfin Karenina bereist die Strecke Moskau-Petersburg immer wieder mit anderen Damen und ihrem Zimmermädchen, auf der Strecke nach Nižnij Novgorod teilt sie ihr Abteil mit einer Familie. Der „Raumteiler“ im Waggon zweiter Klasse ist rein der Konvention geschuldet, denn seine Konstruktion erlaubt den Reisenden in beiden Räumen sich gegenseitig zu beschauen:

Я сел в вагон 2-го класса. В другом углу того же сквозного вагона поместилась молодая белокурая дама в светло-сером дорожном платье. [...] Между смежными отделениями вагона была только низенькая перегородка, через которую я мог свободно разглядывать свою vis-à-vis, чем я и занялся, так как ничего более интересного в вагоне не находилось. [...] Мне показалось, что и она часто на меня взглядывала с

²¹⁰ А. Фет, *На железной дороге*, стр. 205-206.

благосклонною и ободряющею улыбкой, при чем я, разумеется, принимал мечтательный и разочарованный вид.²¹¹

Ich stieg in den Waggon der zweiten Klasse ein. In der anderen Ecke dieses Durchgangswaggons saß eine junge blonde Dame in hellgrauem Kleid. Zwischen den Nebenabteilen des Waggons war nur eine niedrige Trennwand, über die ich meine Vis-à-vis ungehindert betrachten konnte und womit ich mich auch zu beschäftigen anfang, weil es im Waggon nichts Interessantes gab. Es schien mir, dass auch sie mich oft anblickte, mit wohlwollendem und ermutigendem Lächeln, wobei ich natürlich eine träumerische und enttäuschte Miene machte.

Das Modell „Mutig“ erfordert zwar mehr Mut, da es mit einer verbalen Attacke anfängt, ist oft aber effektiver; das unverfängliche Geplänkel über das Reiseziel wird schnell persönlicher. Das angeknüpfte Gespräch ist nie anspruchsvoll, mit einem immer gleichen Katalog der Fragen (Reiseziel, Ankunftszeit) von übertriebener Höflichkeit (angeblich aus Angst zu stören) und dessen Ziel ist nicht der Informationsaustausch, sondern eine Kontaktaufnahme, die schnelle Prelude für das weitere Liebesspiel:

Алеша остался вдвоем с незнакомкою.

Он уже несколько раз посматривал на свою таинственную спутницу, которая дремала, прижавшись в углу дивана. [...] Алеша не хотел спать и был не прочь поговорить со своей спутницей. И вот, поймав, наконец, взгляд незнакомки, блеснувший на миг из-под черного шарфа, он сказал:

- Я вам мешаю, должно быть. Вам спать хочется. Я пойду поищу места в другом купе.

- Нет, я не буду спать. У меня в Ромодане пересадка, - ответила незнакомка приятным мягким голосом.²¹² Alëša blieb alleine mit der Unbekannten. Er schaute noch mehrmals auf seine geheimnisvolle Reisegefährtin, sie schlummerte, sich in der Ecke des Diwans angeschmiegt. [...] Alëša wollte nicht schlafen und hätte gern mit seiner Reisegefährtin geplaudert. Endlich, für einen Augenblick den Blick der Unbekannten unter dem schwarzen Schal hervor gefangen, sagte er:

- Ich störe Sie wahrscheinlich. Sie möchten schlafen. Ich gehe mir einen Platz im anderen Abteil suchen.

- Nein, ich werde nicht schlafen. Ich muss in Romodan umsteigen, - antwortete die Unbekannte mit angenehmer Stimme.

Einer der Reisenden Čechovs preist die Eisenbahn für ihre besondere Atmosphäre, die eine leichtere Kontaktaufnahme erlaubt; wie zufällig spricht er dabei „nach französischer Art“ die Buchstaben „G“, „N“ und „R“ (Konsonanten des russischen Wortes Gonorrhoe, - einer „französischen“ Krankheit):

Направо от меня сидит высокая барыня из породы «само собою разумеется». От нее разит пудрой и пачулиями.

— Ах, что за прелесть эта дорога! — шепчет над ее ухом какой-то гусь, шепчет приторно до... до отвращения, как-то французисто выговаривая буквы г, н и р. — Нигде так быстро и приятно не бывает сближение, как в дороге! Люблю тебя, дорога!²¹³

Rechts von mir sitzt eine hoch gewachsene Dame von der Sorte „Alles sei selbstverständlich“. Sie riecht stark nach Puder und Patchouli-Duft.

- Ach, wie reizend ist diese Eisenbahnreise! – flüstert über ihrem Ohr ein Schürzenjäger, er flüstert widerlich süß, indem er die Buchstaben „g“, „n“ und „r“ irgendwie nach französischer Art ausspricht.

- Nirgends ist das Vertrautwerden so schnell und angenehm, wie während der Eisenbahnreise! Ich liebe dich, Reise!

Die russische „Liebeseisenbahnprosa“ beginnt überraschenderweise mit der halb-autobiographischen Erzählung V. Solov'ëvs *Na zare tumannoj junosti* (*An der Morgenröte*

²¹¹ В. Соловьёв (1), *На заре туманной юности*, стр. 350.

²¹² Г. Чулков, *Омут*, стр. 115.

²¹³ А. Чехов, *В вагоне*, т. 1, стр. 66.

der nebeligen Jugend, 1892), die später in zwei „erotischen“ oder eher pornographischen Erzählungen A. Tolstojs (*Prekrasnaja dama*, *Schöne Dame* und *Miraž*, *Fata morgana*) zum Teil wiederholt wird. Die Handlung von Solov'ëvs Erzählung findet in einem Zug statt: Der Ich-Erzähler, ein pessimistischer Student der philosophischen Fakultät mit „festen Überzeugungen“ und „idées faites“ in allen Lebenssphären, vor allem im Bereich des Geschlechts fährt heim in die Ferien und trifft im Zug auf eine verheiratete Frau, die ihn „mutig“ auffordert, in der Nacht mit einander zu sprechen. Gleichzeitig löst sie ihre Haare auf und es kommt nicht zu einem Gespräch. Moral und Erziehung gehen dem Ansturm der Erotik voraus, denn ohne Präambel will der junge Mann eine Liebeserklärung machen, zieht das Handeln aber den Worten vor. Der „Sündenfall“ im Schlafwagen nach dem „heißen Kuss“, dessen Schilderung im Text durch zwei Reihen Punkte ersetzt wird, ereignet sich als bloße Folge der Wirkung des „magischen Gegenstands“ – offener Frauenhaare:

Было уже совсем темно. В вагоне стихло. Французы утомились своею возней и улеглись кое-как по своим местам. Изредка раздавались бессвязные возгласы, кто-то бормотал во сне.

— Вы верно не будете спать,—вдруг сказала моя спутница.

Я кивнул головой.

— Я тоже, будемте разговаривать. Нужно только устроиться покоее.

Она сняла шляпку и распустила волосы.

Существуют в подлунном мире предметы, которые с раннего детства оказывали на меня неотразимое действие; и в ту эпоху, которую я теперь вспоминаю, при виде этих предметов, мой пессимизм терял всю свою силу, и моя аскетическая мораль с постыдною покорностью опускала свои крылья. Распущенные по плечам длинные женские волосы всегда принадлежали к числу этих магических предметов, а таких роскошных волос, какие были теперь перед моими глазами, я еще никогда не видывал [...]

Я взял густую прядь этих светлых душистых волос и поднес ее к своим губам.

Тихая улыбка и молчание.

Она опустила руки на колени и наклонила голову. В этой позе с распущенными волосами она была решительно хороша. Я хотел сказать ей это, сказать, что люблю ее, но слова не сходили с языка. Я только наклонился к ее опущенным рукам и стал покрывать их поцелуями.

— Какой вы странный! Кто вам позволил?

Я поднял голову, шепча наивное извинение за этот порыв, и вдруг почувствовал на своих губах долгий, беззвучный, горячий поцелуй.

214

Es war schon ganz dunkel. Im Waggon war es still geworden. Die Franzosen wurden ihrer Streitereien müde und legten sich mit Ach und Krach auf ihre Plätze. Hin und wieder ertönten zusammenhangslose Rufe, jemand murmelte im Schlaf.

- Sie werden wohl nicht schlafen, - sagte plötzlich meine Reisegefährtin.

Ich nickte mit dem Kopf.

- Ich auch nicht, wollen wir uns unterhalten! Wir sollen es uns nur gemütlich machen.

Sie setzte den Hut ab und löste ihre Haare auf. Es gibt auf Erden Dinge, die von Kindheit an auf mich einen unwiderstehlichen Einfluss ausübten; und in jener Epoche, an die ich mich jetzt erinnere, verlor mein Pessimismus seine ganze Kraft, wenn ich diese Gegenstände sah, und meine asketische Moral ließ ihre Flügel mit schmachvoller Demut hängen. Offen über die Schultern fallende Frauenhaare gehörten immer zu diesen magischen Dingen, und solche prächtigen Haare, wie ich sie jetzt vor meinen Augen hatte, habe ich noch nie gesehen. Ich nahm eine dichte Strähne von diesen hellen duftigen Haaren und führte sie zu meinen Lippen. Ein leises Lächeln und Schweigen.

²¹⁴ В. Соловьёв (1), *На заре туманной юности*, стр. 351.

Sie legte ihre Hände auf die Knie und neigte den Kopf. In dieser Pose mit den aufgelösten Haaren war sie sehr schön. Ich wollte ihr das sagen und auch sagen, dass ich sie liebte, aber die Worte blieben auf der Zunge liegen. Ich beugte mich nur über ihre gesenkten Arme und begann sie mit Küssen zu bedecken.

- Sie sind so merkwürdig! Wer hat Ihnen das erlaubt?

Ich hob den Kopf und flüsterte naiv meine Entschuldigung für diesen Ausbruch; da fühlte ich plötzlich auf meinen Lippen einen langen, klanglosen, heißen Kuss.

Weder in der Nacht, noch am nächsten Tag findet ein Gespräch mit Julie, so heißt seine Reisegefährtin, statt – die Unterschiede in Lebenserfahrung und Ausbildung sorgen dafür, dass man kein gemeinsames Gesprächsthema findet, Julies naives Plaudern über ihre Familie ist ein zusätzlicher Grund, aus dem sich der junge Mann (im Gegensatz zu der Frau) des Geschehenen schämt.

Im Gegensatz zu Solov'ëv werden in A. Tolstojs Erzählungen (praktisch zwei Varianten eines Sujets - ein junger Stabsoffizier der russischen Armee fährt im Zug um 1916 mit einer schönen Dame, die sich am Ende als Spionin erweist) die Verführung und der darauf folgende Liebesakt mit allen Details dargestellt.

In der Erzählung G. Čulkovs *Omut (Die Untiefe)* ist die Eisenbahnliebschaft Tod bringend: der Gymnasiast Alěša macht eine Zugreise nach Char'kov und trägt das Parteigeld bei sich, das die Flucht seines zur Todesstrafe verurteilten Bruders aus dem Gefängnis ermöglichen soll. Im Zug lernt er eine zwielichtige Frau kennen, die unermüdlich versucht, ihn auf sehr vulgäre Art zu verführen und weil er sich wehrt, seinen Widerstand zu bekämpfen. Die gemeinsam verbrachte Nacht an der Umsteigebahnstation Romodan hat eine fatale Folge: Katjuša stellt die Uhr um und Alěša verpasst seinen Zug, was zwangsläufig zum Tod seines Bruders führt.

In allen drei Texten ist die im Zug entstandene Beziehung rein triebhaft, die Verführung ist grob und da die Reisezeit begrenzt ist, verkürzt; ganz programmatisch ist der Mann ihr ausgeliefert, sein Willen ist von der Zugbewegung wie paralysiert und er hat keine Chance sich zu wehren.

V. Brjusov ist vielleicht der erste, der den „Waggon“ in die Lyrik einführt – bis zum Ende des 19. Jhs. ist die flüchtige Begegnung im Zug Thema einer „pikanten Erzählung“ mit der fast obligatorischen Beschreibung der „interessanten“ Einzelheiten. Brjusov schafft eine Geschichte der inneren Verwandtschaft zweier Menschen voller Emotionen, zeigt die gegenseitige Anziehungskraft, das Unrealisierte, betont die Intensität der Gemütsbewegungen und ihre Gleichsetzung mit dem Reellen, mit den Lebensereignissen in Zeit und Raum:

Два спутника случайные, / В молчаньи без огней, / Два спутника случайные, / Мы стали близки с ней. /
Дрожал вагон размеренно, / Летел своим путём, / Дрожал вагон размеренно, / Качая нас вдвоём, /
И было здесь влияние / Качания и тьмы, / И было здесь влияние, В котором никли мы.

И чьи-то губы близились / Во тьме к другим губам, / И чьи-то губы близились: / Иль это снилось нам?²¹⁵
Zwei zufällige Reisegefährten, / Im Schweigen ohne Lichter, / Zwei zufällige Reisegefährten, / Wir haben uns
näher kennen gelernt. / Gleichmäßig zitterte der Waggon, / Er fuhr auf seinem Weg dahin, / Der Waggon zitterte
gleichmäßig und wiegte uns beide, / Und es war hier der Einfluss des Wiegens und der Dunkelheit, / Und es war
hier der Einfluss, der uns schwach machte.

Und irgend jemandes Lippen näherten sich / in der Dunkelheit den anderen Lippen, / Und irgend jemandes
Lippen näherten sich: / Oder träumten wir davon?

Hier wird für den Rhythmus der Bewegung (Rattern der Zugräder) eine adäquate poetische Form in der Melodik der Wiederholungen und innerhalb des Versrhythmus gefunden.

In Kuprins *Na raz 'ezde (An der Ausweichstelle)* endet die dreitägige Reise im Zug Petersburg-Odessa mit der Flucht der unglücklich verheirateten Ljubov' Ivanovna und des Malers Šachov: die unendlichen Gespräche im Zugabteil beim Schnarchen des tyrannischen Ehemanns, das Schweigen bei seinem Erwachen, die Verlegenheit bei seiner Einmischung in das Gespräch und bei seinen vulgären Kommentaren, dies alles ist nur eine Kulisse für die kapitale Entscheidung, die zwischen dem zweiten und dem dritten Läuten auf dem Bahnsteig getroffen wird. Der kurze Aufenthalt auf der Bahnstation Birsula erlaubt das Einführen einer Eisenbahnmetapher in den Text, die heute höchst trivial klingt: der Vergleich eines sich trennenden Liebespaars mit zwei in entgegengesetzte Richtungen fahrenden Zügen.

Die Anfänge von Liebesbekanntschaften im Zug sind zwar nicht selten, meist bleibt aber der Waggon vor allem die Stätte des ziellosen Flirtens, da die Zeit der Reise auf jeden Fall totgeschlagen werden muss, wie in Pasternaks *Doktor Živago*:

В нем по-прежнему пудрились, обтирали платком ладони и разговаривали грудными скрипучими голосами сидящие дамы из Петербурга, поголовно превращенные в жгучих цыганок соединением паровозной гари с жирной косметикой. Когда они проходили мимо Гордоновского купе, кутая углы плеч в накидки и превращая тесноту коридора в источник нового кокетства...²¹⁶

Die Damen puderten sich, wischten sich die Hände mit einem Tuch und unterhielten sich mit knarrenden tiefen Stimmen. Es waren grauhaarige Damen aus Petersburg, die von dem Gemisch aus Lokomotivenruß und Schminke dunkle Zigeunergesichter hatten. Wenn sie an Gordons Abteil vorüberkamen, die eckigen Schultern in Überwürfe gehüllt, und die Enge des Ganges in eine Quelle neuer Koketterie verwandelten...

Der enge Waggonraum und die Stöße auf den Fugen und beim Bremsen erleichtern die Kontaktaufnahme und katalysieren die erotische Spannung, die Fälle des Überganges vom visuellen Flirt zur direkten körperlichen Annäherung sind aber trotzdem sehr selten (vgl. Nabokovs Erzählung *Slučajnost', Zufall*).

Das Eisenbahnthema in der Prosa I. Bunins ist fast immer mit dem Liebesthema verbunden: die Reise in der ersten Klasse wirkt melancholisch auf den Passagier und er tendiert zu Erinnerungen an einen „Datscha-Roman“ (*Rusja*), in der Dunkelheit eines Mischwaggons verliert der zwölfjährige Gymnasiast seine Unschuld (*Načalo*), mit einer Zugreise enden das

²¹⁵ В. Брюсов, *В вагоне*, т. 1, стр. 417.

²¹⁶ Б. Пастернак, *Доктор Живаго*, т. 4, стр. 17.

„alte Leben“, das Lügen sich selbst und den Nächsten gegenüber und das Geheimhalten eigener Liebe (*Genrich*), mit der anderen Zugreise fängt das Lügen und das scheinbare Glück an, das mit dem Selbstmord des Betrogenen endet (*Kavkaz*), die Promiskuität und die Hitze in der dritten Klasse bergen tausend Versuchungen²¹⁷ - der Voyeurismus²¹⁸ ist da etwas fast Selbstverständliches (*Žizn' Arsen'eva*). Eine Reise in solcher Atmosphäre kann ganz vulgär enden – Alëša steigt aus dem Zug aus und beginnt ein Stelldichein mit einer rothaarigen Dorfdirne („высокогрудая рыжая девка с крупными губами и странно ярким взглядом желтых глаз“). Diese Beziehung endet genauso plötzlich, wie sie anfängt, denn in der Dunkelheit des Güterwaggons, wo Alëša sie hinzieht, entdeckt er ganz erschrocken einen billigen Sarg:

На запасных путях стоял товарный вагон с раздвинутыми дверцами. Я невольно, сам ужасаясь тому, что делаю, потянул ее к вагону, влез в него, она вскочила за мной и крепко обняла меня за шею. Но я чиркнул спичкой, чтобы осмотреться, -- и в ужасе отшатнулся: спичка осветила посреди вагона длинный дешевый гроб. Она козой шаркнула вон, я за ней... Под вагоном она без конца падала, давилась смехом, целовала меня с диким весельем, я же не чаял, как уехать, и после того в село уже не показывался.²¹⁹ Auf einem Nebengleis hielt ein Güterzug mit offenen Türen. Ich zog sie, selber über mein Tun entsetzt, zu einem der Wagen und kletterte hinein, worauf sie mir folgte und mir um den Hals fiel. Ich steckte indessen ein Zündholz an, um mich umzusehen, und prallte entsetzt zurück: Das Zündholz erhellte einen billigen langen Sarg in der Wagenmitte. Sie nahm, wie eine Ziege Reißaus, ich folgte ihr... Unten, vor dem Wagen, stolperte sie in einem fort, lachte Tränen und küsste mich mit wilder Fröhlichkeit, während ich nicht wusste, wie ich alledem entrinnen sollte. Von da an ließ ich mich im Dorf nicht wieder sehen.

Das Groteske der Situation verdirbt zwar nicht die Liebeslust, trennt aber diese in jeder Hinsicht „ungleiche“ Beziehung: Alëša kehrt nie wieder in dieses Dorf zurück.

In der Psychoanalyse wird die Vorstellung, dass das Sehen mit Triebimpulsen verbunden ist, in der Konzeptualisierung des Schautriebs und der Schaulust zum Ausdruck gebracht. Ausgehend von zwei Textbeispielen wird im Folgenden versucht zu illustrieren, wie das Sehen mit unbewussten aggressiven bzw. libidinösen Fantasien verbunden ist.

²¹⁷ Больше всего хохлушек. [...] Так волнуют горяим запахом тела и деревенской одежды, так стрекочут, пьют, едят и играют скороговоркой и ореховыми глазами, что даже тяжело... (И. Бунин, *Жизнь Арсеньева* стр. 427.)

Viele Kleinrussinnen [...] Sie erregten mich durch den heißen Geruch ihrer Körper und ihrer ländlichen Kleidung, plappern so durcheinander, trinken, essen und kokettieren dermaßen mit ihrem Geschnatter und ihren nuss-braunen Augen, dass es mir geradezu lästig ist...

²¹⁸ Весь вагон спит, сумрак, огарок толстой свечи в пыльном фонаре... Некоторые хохлушки спят навзничь, раскинувшись. Раскрытые губы, груди под сорочками, тяжелые бёдра в плахах и юбках... Одна сейчас проснулась и долго смотрела прямо на меня. Все спят – так и кажется, что вот-вот позовёт таинственным шепотом... (И. Бунин, *Жизнь Арсеньева*, стр. 427.)

Alles im Wagen schläft; Halbdunkel, in der staubigen Laterne glimmt nur noch der Rest einer niedergebrannten dicken Kerze. [...] Manche Kleinrussinnen schlafen ausgestreckt, alle Glieder von sich gestreckt. Geöffnete Lippen, die Brüste unter dem bloßen Hemd, füllige, unter einem Umschlagtuch oder einem Rock verborgene Hüften... Eine von ihnen ist eben wach geworden und starrt mich lange an. Alles schläft – mir ist, als würde sie mich jeden Augenblick mit geheimnisvollem Flüstern zu sich locken...

²¹⁹ Ebd., S. 428.

In der Kurzgeschichte Bunins *Načalo (Der Anfang)* erinnert sich ein junger Offizier an eine Begebenheit, die er selber als „Verlust seiner eigenen Unschuld“ bezeichnet: Er, damals ein vierzehnjähriger Gymnasiast, kehrt während der Weihnachtsferien auf das Landgut seiner Eltern zurück. Die langweilige, nichts Neues versprechende Eisenbahnreise hört auf, eine solche zu sein, sobald ein Ehepaar (bzw. ein Liebespaar) den altmodischen Waggon erster Klasse betritt:

Поезд шел среди сосновых лесов в глубоких снегах, я был детски счастлив и спокоен, чувствуя этот мягкий зимний день, эти снега и сосны, мечтая о лыжах, ожидавших меня дома, и совсем один сидел в жарко натопленном первом классе старинного вагона-микст, состоявшего всего из двух отделений, то еще жарче и душнее, - и четырех таких же бархатных диванчиков возле окон с другой стороны, с проходом между ними и диванами. Там беззаботно, мирно и одиноко провел я больше часа. Но на второй от города станции отворилась дверь из сеней вагона, отрадно запахло зимним воздухом, вошел носильщик с двумя чемоданами в чехлах и с портпледом из шотландской материи, за ним очень бледная черноглазая молодая дама в черном атласном капоре и в каракулевой шубке, а за дамой рослый барин с желтыми совиными глазами, в оленьей шапке с поднятыми наушниками, в поярковых валенках выше колен и в блестящей оленьей дохе.²²⁰

Der Zug fuhr durch verschneite Kiefernwälder, der milde Wintertag, der Schnee und der Wald stimmten mich kindlich glücklich und ruhig, ich freute mich auf meine Ski, die mich zu Hause erwarteten, und saß ganz allein in der überheizten ersten Klasse eines gemischten Wagens von Anno dazumal; dieser bestand aus zwei Abteilen, das heißt, aus vier mit rotem Samt bezogenen langen Polsterbänken mit hohen Rückenlehnen – durch den Samt wirkte alles noch heißer und stickiger – und vier Sitzen aus ebensolchem Samt an den Fenstern gegenüber, dazwischen verlief der Gang. Dort verbrachte ich sorglos, friedlich und einsam über eine Stunde zu. Auf der zweiten Station hinter der Stadt aber wurde die Tür zum Wagnorraum geöffnet, es roch gleich angenehm nach Winterluft, und ein Gepäckträger mit zwei Koffern in Schonbezügen und einer Plaidhülle aus Schottenstoff kam herein, gefolgt von einer sehr blassen, schwarzäugigen jungen Dame in schwarzer Atlaskapuze und Persianerpelz, und der Dame folgte ein groß gewachsener Herr mit gelben Eulenaugen, der eine Rentierpelzmütze mit hochgeschlagenen Ohrenklappen, knielange Filzstiefel und eine glänzende Rentierfelljoppe trug.

Der Begleiter der „schwarzäugigen Dame“ überrascht zwar den Jüngling mit seinen Allüren und seiner Macht über die Frau, wird aber von Anfang an durch das einfachste Verfahren „ausgeschaltet“ – er schläft ein. Kurz darauf legt sich die Dame auch hin, knöpft „ihre grauseidenen Strümpfe von irgend etwas los“ und zeigt unwillentlich dem jungen Beifahrer den blassen Körper unter dem Rock. Noch bevor die junge Frau einschläft, nimmt sie die Atlaskapuze, die Schuhe und den Pelz ab; sie bleibt trotzdem verhüllt und wirkt so noch verheißungs- und geheimnisvoller auf den Gymnasiasten, der fast zwangsweise zum Voyeur wird. Die Verhüllung des Objekts der Begierde vermag seinen Wunsch, es unverhüllt zu sehen, zu entfachen und erregt seine Fantasie.

Dass die Schaulust mit dem Wunsch verbunden ist, Verborgenes zu sehen, bemerkte Freud in den *Drei Abhandlungen zur Sexualtheorie* (1905):

Die mit der Kultur fortschreitende Verhüllung des Körpers hält die sexuelle Neugierde wach, welche danach strebt, sich das Sexualobjekt durch Enthüllung der verborgenen Teile zu ergänzen.²²¹

²²⁰ И. Бунин (1), *Начало*, т. 7, стр. 187.

²²¹ S. Freud (1982, Bd. 5 : 66).

Die Nichtsichtbarkeit des Objekts bzw. die Verborgenheit von Körperteilen erhält nicht allein die sexuelle Schaulust aufrecht, sondern vermag darüber hinaus den Wunsch zu sehen, erst zu generieren.

In ihrer unbewussten Entblößungslust schiebt die Frau ganz kurz, fast automatisch den Rock hoch und zeigt dem Jüngling „das nackte Fleisch“. Das Visuelle ist hier von zentraler Bedeutung für den Gewinn von Erkenntnissen bzw. der ersten „sexuellen“ Erfahrung, die Wahrnehmung der Schönheit des „ruhenden Frauenkörpers“:

... я вдруг вспомнил ту мертвенную, но прекрасную бледность, которой несознательно поражен был при входе дамы, лежавшей теперь навзничь на диване против меня, перевел взгляд на нее -- и уже ничего более, кроме нее, ее лица и тела, не видел до следующей станции, где мне надо было сходить. Она вздохнула и легла поудобнее, пониже, распахнула, не открывая глаз, шубку на фланелевом платье, скинула ногу об ногу на пол теплые ботики с открытых замшевых ботинок, сняла с головы и уронила возле себя атласный капор, - черные волосы ее оказались, к моему великому удивлению, мальчишески коротко стриженными, - потом справа и слева отстегнула что-то от шелковых серых чулок, поднимая платье до голого тела между ним и чулками, и, оправив подол, задремала: гелиотроповые, но женски-молодые губы с темным пушком над ними слегка приоткрылись, бледное до прозрачной белизны лицо с очень явными на нем черными бровями и ресницами потеряло всякое выражение...²²²
Сон женщины, желанной вам, все ваше существо влекущей к себе, -- вы знаете, что это такое! И вот я в первый раз в жизни увидел и почувствовал его, [...] и все глядел, глядел остановившимися глазами, с пересохшим ртом на эту мальчишески-женскую черную голову, на неподвижное лицо, на чистой белизне которого так дивно выделялись тонкие черные брови и черные сомкнутые ресницы, на темный пушок над полураскрытыми губами, совершенно мучительными в своей, притягательности, уже постигал и поглощал все то непередаваемое, что есть в лежащем женском теле, в полноте бедер и тонкости щиколок, и с страшной яркостью все еще видел мысленно тот ни с чем не сравнимый женский, нежный телесный цвет, который она нечаянно показала мне, что-то отстегивая от чулок под фланелевым платьем.

Ich erinnere mich plötzlich wieder an die tödliche, schöne Blässe, die mich beim Eintritt der nun auf dem Polster gegenüber ausgestreckten Dame unbewusst stark beeindruckt hatte, richtete den Blick auf sie – und sah bis zur nächsten Station, wo ich aussteigen musste, nichts mehr als sie, ihr Gesicht, ihren Körper. Seufzend legte sie sich bequemer, ein wenig tiefer, schlug, ohne die Augen zu öffnen, die Schösse des Pelzes auseinander, den sie über einem Flanellkleid trug, streifte mit den Füßen die warmen Überschuhe von den Wildlederpumps, nahm die Atlaskapuze ab und warf sie neben sich – ihr schwarzes Haar war zu meiner großen Verwunderung knabenhaft kurz geschnitten - , knöpfte dann links und rechts ihre grauseidenen Strümpfe von irgend etwas los, wobei sie den Rock so weit hochschob, dass das nackte Fleisch über den Strümpfen sichtbar wurde, strich das Kleid wieder glatt und begann vor sich hin zu dösen: die heliotropfarbenen, fraulich jungen Lippen mit dunklem Flaum öffneten sich ein wenig, das bleiche, nahezu durchsichtig helle Gesicht mit den sich deutlich darauf abzeichnenden schwarzen Brauen und Wimpern verlor jeglichen Ausdruck...

Der Schlaf einer begehrenswerten Frau, der Ihr ganzes Wesen gefangen nimmt – Ihr wisst, wie das ist! Ich sah und spürte ihn nun zum ersten Mal im Leben [...] ich saß da und starrte, starrte mit weit aufgerissenen Augen und trockenem Mund auf diesen knabenhaftfraulichen Haarschopf, das reglose Gesicht, mit dessen makellosem Weiß die schwarzen Brauen und geschlossenen schwarzen Wimpern so wunderbar kontrastierten, den dunklen Bartflaum über den halb geöffneten Lippen, unter deren Anziehungskraft ich Qualen litt, und begriff und genoss bereits den unbeschreiblichen Zauber eines ruhenden Frauenkörpers, seiner vollen Schenkel und schlanken Fesseln, und sah im Geist mit beängstigender Deutlichkeit noch immer jenen mit nichts zu vergleichenden Schmelz zarter weiblichen Nacktheit, die sie mir unabsichtlich gezeigt hatte, als sie die Strümpfe unter dem Flanellkleid von irgend etwas losknöpfte...

Der Ich-Erzähler wird von der Schaulust sexueller Art dominiert (vgl.: „и все глядел, глядел остановившимися глазами, с пересохшим ртом“, „ich saß da und starrte, starrte mit weit aufgerissenen Augen und trockenem Mund“), bis zur nächsten Station, wo er aussteigen muss.

²²² И. Бунин (1), *Начало*, т. 7, стр. 188-189.

Das Auge bleibt die ganze Zeit auf den Frauenkörper fixiert, die Beziehung zwischen Auge und Ich wird zerstört (Freud nennt es „Verlust der Herrschaft des Ichs über das Auge“),²²³ das Schauen wird als Überschreiten eines Tabus²²⁴ erlebt und erst das Aussteigen aus dem Waggon befreit den Jüngling von seinen Trieben.

In Čulkovs *Omut* sieht sich Alěša in zwei der häufigsten Eisenbahnsituationen verwickelt: solange sich im Abteil nur sexuell homogene Gesellschaft befindet, ist es der Schauplatz von politischen Gesprächen, aber nach dem Einstieg der Unbekannten verläuft die Reise weiter unter dem Zeichen der Schaulust (Alěša versucht für diese sogar eine Erklärung zu finden)²²⁵ und der direkten Verführung von Seiten der Frau, die die Szene beherrscht.

Die Schaulust erreicht eine aggressive Dimension in Čechovs *V vagone*: Eine praktische Anweisung in Sachen „Liebe im Zug“ gibt ein älterer Passagier – Chloroform scheint für ihn ein perfektes Mittel für die „Überzeugung“ der Schönen²²⁶ zu sein und die Wunschgedanken werden in fast Gogol'schen Termini (*celuj vo vse lopatki*) formuliert.

— Хорошенькая! — шепчет мне мой vis-a-vis старец, кивая на хорошенькую. — Г-м-м-м... хоррошенькая... Чёрт подери, хлороформу нет! Дал бы ей понюхать, да и целуй во все лопатки! Благо все спят!..²²⁷

- Hübsch ist sie! – flüstert mir der Alte zu, mein Vis-à-vis, und weist auf die Hübsche durch eine Kopfbewegung.
– Hübsch ist sie... Hol's der Teufel, schade, dass ich kein Chloroform habe! Ich würde es sie riechen lassen, und dann könnte man sie küssen, was das Zeug hält! Da schlafen doch alle!

²²³ Vgl.: Das Ich hat seine Herrschaft über das Organ verloren, welches sich nun ganz dem verdrängten sexuellen Trieb zur Verfügung stellt. (S. Freud, 1982, Bd.5 : 211).

²²⁴ Vgl. bei Freud (*Totem und Tabu*):

Alles, was die Gedanken auf das Verbotene lenkt, eine Gedankenberührung hervorruft, ist ebenso verboten wie der unmittelbare leibliche Kontakt. (S. Freud, 1982, Bd. 9 : 319).

²²⁵ Vgl.: От синего полумрака, от мерного покачивания вагона и близости этой нескромной мешаночки у Алёши слегка кружилась голова и приятно замирало сердце. (Г. Чулков, *Омут*, стр. 59.)

Es ist Alěša schwindlig geworden und sein Herz stand von diesem blauen Halbdunkel, dem rhythmischen Wackeln des Waggons und der Nähe dieser vulgären Kleinbürgerin angenehm still.

²²⁶ In den *Drei Abhandlungen zur Sexualtheorie* (1905) betont Freud im Zusammenhang von Schaulust und Sexualtrieben die Bedeutung von Schönheit: „Der optische Eindruck bleibt der Weg, auf dem die libidinöse Erregung am häufigsten geweckt wird und auf dessen Gangbarkeit - wenn diese teleologische Betrachtungsweise zulässig ist - die Zuchtwahl rechnet, indem sie das Sexualobjekt sich zur Schönheit entwickeln lässt (S. Freud, 1982, Bd. 5 : 66). Freud äußert keine geschlechtsspezifischen Zuschreibungen, da sich der Ausdruck „Reize“ und die Bedeutung der Schönheit jedoch eher auf den visuellen Eindruck des weiblichen Geschlechts beziehen, erscheinen in diesem Zusammenhang die Objekte der Liebeswahl - des Blicks - implizit als weiblich.

²²⁷ А. Чехов, *В вагоне*, т. 1, стр. 65.

8. 4. Zugabteil als privilegierter Ort der Meditation

Дорога удивительное дело! Её могущество непреодолимо, успокоительно и целительно. Отрывая вдруг человека от окружающей его среды она [...] сосредотачивает мысли и чувства в тесный мир дорожного экипажа, устремляет его внимание сначала на самого себя, потом на воспоминание прошедшего и, наконец, на мечты и надежды – в будущем.

(С. Аксаков, *Детские годы Багрова-внука*)

Das Reisen ist eine wunderbare Sache! Seine Macht ist unüberwindbar, beruhigend und heilsam. Nachdem es den Menschen aus seiner Umgebung herausreißt, [...] richtet es Gedanken und Gefühle in die enge Welt der Reisekutsche, lenkt seine Aufmerksamkeit zuerst auf sich selber, dann auf die Erinnerungen an die Vergangenheit und schließlich auf die mit der Zukunft verbundenen Träume und Hoffnungen.

(S. Aksakov, *Kinderjahre von Bagrovs Enkel*)

Zwischen 1870-1880 und 1900, in der Zeit, die durch die spektakuläre Steigerung der Geschwindigkeit markiert wird, verliert die Eisenbahnreise an Exotik und wird zum Bestandteil des üblichen Lebens. Das automatische Erreichen des Ziels (der Kauf der Fahrkarte und das Einsteigen in den Zug garantieren es) stellt eine ungewöhnliche Situation dar – der Zeitablauf wird als besonders bedrückend empfunden, da er statisch zu sein scheint (vgl. bei M. Baškirceva: „Я считала часы, скучая в вагоне. 5.11.1881.“²²⁸, „Ich zählte die Stunden aus Langweile im Waggon. Am 5.11.1881.“). Die Klagen über die während der Reise entstehende Langeweile, - ein Kulturerbe aus dem Zeitalter des Kutschenreisens, - scheinen mit dem Geschwindigkeits-Schock des Eisenbahnzeitalters immer stärker zu werden. Wenn die wiederholten Klagen über die Langwierigkeit einer Reise mit der Kutsche ein Bestandteil aller Reiseberichte und ein Prosaisierungsmittel des Reise-Chronotops sind,²²⁹ hat der Beschleunigungsprozess anscheinend keinen Einfluss auf die immer zur Verfügung stehenden „Reisekomponenten“ wie Langeweile und Melancholie ausgeübt. Das Gefühl des erlebten Abenteuers und der gefährlichen Expedition wird dann erst im frühen 20. Jahrhundert - durch Flüge und Fallschirmsprünge - wiederbelebt.

Die neu definierte Großstadt mit ihrer Vielfalt an ökonomischen, technischen und sozialen Veränderungen ist neben der Eisenbahn die sinntragende Komponente des neuen Zeitalters,

²²⁸ М. Башкирцева, *Дневник*, стр. 189.

²²⁹ Exemplarisch in dieser Hinsicht zitiert G. Witte M. Nevzorovs *Putešestvie v Kazan', Vjatku i Orenburg v 1800 godu (Eine Reise nach Kazan', Vjatka und Orenburg im Jahre 1800)* – nur fünfzehn Werst hat der Briefschreiber geschafft und beklagt sich schon über die „Langeweile“ der stockenden Reise, das „Ausbleiben von Landschaften, die den Blick erfreuen könnten, über den alles bedeckenden Schnee. [...] Die Imagination drängt, sie treibt die Reisebewegung voran, sie macht sie buchstäblich schneller, sie eilt dem lahmen Realtransport voraus.“ (G. Witte, 2004 : 415-416).

der Moderne, die eine allgemeine Dynamisierung des Lebensgefühls auslöst – diese Dynamismus-Erfahrung kulminiert greifbar im Erlebnis der rasenden Eisenbahn. Der Betrachter wird bis zur Hilflosigkeit überfordert, visuelle und akustische „Ohrfeigen“ degradieren das Erleben der Fahrgeschwindigkeit zum bloßen zwanghaften „Mitmachen“ ohne jegliche Möglichkeit der Improvisation oder des Variierens. Indem die vorüber fliegende Welt dem Reisenden entrückt ist, findet eine perfekte Verfremdung statt. Diesem Zustand können zwei, den neuen Verhältnissen angepasste Verhaltensparadigmen Abhilfe leisten: Zum einen, wird die Frustration des Reisenden durch Abwendung (Schaffung einer imaginären Landschaft durch Reiselektüre oder Meditation) verinnerlicht. Zum anderen, erlernt der Betrachter der Geschwindigkeit mit einer an den neuen Modus adaptierten Sehweise zu begegnen, indem er die „Verflüchtigung der Wirklichkeit und ihre Wiederauferstehung als Panorama“²³⁰ erlebt. (W. Schivelbusch definiert den „Panorama-Blick“ als Verlagerung der Aufmerksamkeit des Betrachters vom entschwindenden Vordergrund auf den stabileren Hintergrund). Der Reisende nimmt deswegen – im Gegensatz zur herkömmlichen Reise – die Landschaft nicht als kontinuierlichen Raum wahr, sondern als einen Bereich, in dem das Raum-Zeit-Kontinuum außer Kraft gesetzt ist.

Die Landschaften, so ist zunächst der vorherrschende Eindruck, verlieren durch den Eisenbahnverkehr ihre Abgeschlossenheit und Eigenheit. Aber auch die neue Art und das Tempo der Fortbewegung werden mit Skepsis registriert. Die Dauer des Reisens, die Unmittelbarkeit der Sinneseindrücke und Gleichzeitigkeit von optischen, taktilen, auditiven oder olfaktorischen Reizen (blühender Feldrain, Schlaglochgerumpel, Blumengeruch) geht verloren. Die Umwelt des Reisenden wird nun in eine neue Distanz gerückt, sie zieht *vorbei*, entzieht sich einer detaillierten und eingehenden Betrachtung, wandelt sich vielmehr in rasch wechselnden Perspektiven vor dem Auge des Betrachters - und der Reisende reagiert mit Ratlosigkeit, dem Gefühl der Überforderung oder Abstumpfung:

Трудно мне вымолвить слово соседу; / Ленъ и томленье дорожной тоски... / Сутки-другие все еду, все еду... / Грохот вагона, звонки да свистки...²³¹

Mir fällt es schwer, meinem Nachbarn ein Wort zu sagen, / Aus Faulheit und Ungeduld während der langweiligen Fahrt / einen Tag, einen anderen Tag fahre ich ohne Ende... / Es gibt nur das Rattern des Zuges, das Läuten und Pfeifen.

Wie W. Schivelbusch (1995 : 117 ff.) zeigt, bleibt es jedoch nicht bei dieser Haltung. Vielmehr entwickeln sich im Laufe des Jahrhunderts neue Verhaltens- und Wahrnehmungsformen, die das Angebot der Eisenbahnreise produktiv aufnehmen. Die am

²³⁰ W. Schivelbusch, (1995 : 117).

²³¹ А. Жемчужников, *На железной дороге*, стр. 130.

Zugfenster vorbeiziehende "Landschaft" wird zum integralen Teil des Reisens, zu einer Ware, die man beim Kauf eines Bahntickets miterwirbt.²³² Die Eisenbahnreise, die dem „unbeweglichen“ Reisenden ein gerahmtes Spektakel – die durchfahrene, vorbeiziehende Landschaft – anbietet, bereitet den Kinozuschauer, den Nachfolger des passiven „panoramatischen“ Betrachters vor.²³³ Der im Zugabteil sitzende Fahrgast erlebt die Landschaft als Bewegung des Bildes im statischen Rahmen des Waggonfensters; für diese "Landschaft" entwickelt sich eine eigene Sehweise,²³⁴ die den inszenatorischen Effekt des Zugfahrens anerkennt. Diese Sehweise betont die neue Übersicht und Perspektive für den Reisenden, die ihm eine Vielzahl unterschiedlicher Eindrücke in einer ständig bewegten Landschaft bietet.

Das Eisenbahnfahren bedeutet nicht nur Konfrontation mit anderen Passagieren - angesichts dessen, was im Inneren vorgeht, geht fast automatisch der Blick nach draußen, die Reise bedeutet auch Entkommen und Abschweifen in die vorbeiziehende Landschaft, die der Betrachter aus den Einzelheiten und disparaten Eindrücken der Umgebung zusammensucht. Während einer Eisenbahnreise wird der Reiseraum nicht mehr als ein zu erlebendes Kontinuum erfahren, sondern er degradiert zu einem Zwischenraum, der bloß übersprungen bzw. durchfahren wird. Der Kontakt des Reisenden zur Außenwelt (im Vergleich zu dem Kontakt, den die um vieles langsamere Postkutsche immer noch garantierte) nimmt proportional zur Geschwindigkeit ab. Dabei konditioniert die Fortbewegung des Zuges die Wahrnehmungsweise des Insassen: die Maschine wird nicht nur zum Erzeuger der Bewegung und Geschwindigkeit, sondern auch der Linearität.

Das immer dichter werdende Schienennetz verändert das Landschaftsbild entscheidend: Brücken, Felseneinschnitte, Erdaufschüttungen und Tunnel formen die Natur nach den Bedürfnissen des neuen Verkehrsmittels, denn die mechanisierte Bewegung verlangt nach einer weitgehend ebenen und glatten Oberfläche. Da die Natur selbst diese Bedingungen nicht bieten kann, schafft sich die industrielle Mobilität ihre eigene Umwelt. Der Eisenbahntunnel mit seiner Symmetrie bzw. Reversibilität (Licht – Dunkelheit – Licht) steht zwingend für die optische Täuschung der modernen Wahrnehmung, wie Ch. Blümlinger (2004 : 31) darauf

²³² W. Schivelbusch (1995 : 122) erwähnt einen Gedanken Mallarmés: "Die Reise in eine mit der Eisenbahn erreichbare Gegend erscheint als nichts anderes als der Besuch eines Theaters oder einer Bibliothek. Der Kauf eines Eisenbahnbillets bedeutet dasselbe wie der Erwerb einer Theaterkarte. Die Landschaft, die man mit dem Billet erwirbt, wird zur Vorstellung. Sie gehört zur Eisenbahnlinie wie die Bühne zum Theater. Der Weg vom Pariser Bahnhofsvestibül in die Ziellandschaft wird tendenziell so kurz wie der vom Theatervestibül zum Logenplatz."

²³³ Mehr darüber bei Ch. Blümlinger (2004 : 28).

²³⁴ Wenn W. Schivelbusch den Begriff „panoramatischer Blick“ einführt, nennt J. Aumont diese Sehweise in einer Studie über Zusammenhänge von Malerei und Film (J. Aumont, *L'Oeil interminable*, 1995) „variables Auge“.

hinweist, präfiguriere er die progressiv entstehende Großaufnahme im Kino, als auf den unbeweglichen Reisenden zurasender und ihn überwältigender schwarzer aufgehender Schlund, der sich am Ende wieder in einen hellen, rasch größer werdenden Punkt transformiert.

Die Lokomotive stellt exemplarisch die formalen Verfahren des Films dar: Beschleunigen bzw. Verlangsamen, Stillstellen bzw. in Bewegung setzen. Die Dampflok und der Filmprojektor tragen beide das Prinzip der Wiederholbarkeit und der Verfügbarkeit in sich; die Lokomotive und die Waggons mit Abteilsternen ähneln einem perforierten Filmstreifen. Wenn man eine technologische Parallele zwischen beiden Maschinen – der Dampflok und dem Projektor – skizziert, kann man die erste als metaphorisches Pendant zu der zweiten betrachten: einerseits, übersetzen beide eine Drehbewegung in eine lineare und andererseits, werfen beide Lichtkegel in dunkle Räume.

Die Maler der impressionistischen Schule sehen sich unter dem Druck der modernen Bewegungserfahrung dazu gezwungen, den bislang gültigen Malstil radikal zu verändern: Anstelle exakter Umrisse und Körper, treten schillernde, unruhige Farbflächen auf, Landschaften und Personen werden nicht mehr sorgfältig abgebildet, sondern nun skizzenhaft angedeutet und jeglicher historischer Tiefe beraubt. Im 19. Jh. konstatiert man die Entstehung einer neuen Welt, die nicht mehr betastbar und verfügbar vor den Beschauer tritt, sondern ihn mit Farb- und Lichteffekten überflutet. Das Verhältnis von Mensch und Natur löst sich, etwa beim Blick aus dem Wagenfenster, in eine Folge diskontinuierlicher, rasch wechselnder Augenblickseindrücke auf, die defilierende Welt transformiert sich in ein Patchwork aus bloßen Flecken (vgl. bei A. Žemčuznikov „Видов обрывки с обеих сторон“,²³⁵ „Fetzen der Aussichten“), aufgelösten Konturen und Streifen – das Empfinden der Außenwelt als Flimmern (*mel'kanie, mel'kat'*) gehört nunmehr paradigmatisch zum neuen Reisemodell:²³⁶

²³⁵ А. Жемчужников, *На железной дороге*, стр. 130.

²³⁶ Ju. Leving (2004 : 190) hebt sechs Hauptkomponenten in der Poetik der Bewegung am Beispiel von Nabokovs *Passažir* hervor, vgl.:

Перечислим шесть основных повествовательных характеристик, которые можно выделить в качестве «несущей конструкции» не только данного отрывка, но и, предположительно, как общие правила поэтики движения: аккумуляция активных глаголов [...], дискретная визуальная перцепция [...], кинематографический приём раскадровки картины [...], передача ускорения посредством переноса транспортных характеристик скорости и шума на наблюдаемый объект, семантическая нагрузка текста словами, описывающими реакции протагониста, наконец намеренное удлинение предложения с целью имитации протяженности пути грамматическими средствами.

Hier sind sechs wichtigste narratologische Merkmale, die man als “tragende Konstruktion“ nicht nur für diesen Text, sondern auch als Generalregel für die Poetik der Bewegung nennen kann: Akkumulierung von aktiven Verben [...], diskrete visuelle Perzeption [...] kinematografisches Verfahren der Einteilung in Bildes [...], die Darstellung der Beschleunigung anhand der Verschiebung der Transportcharakteristika der Geschwindigkeit und des Lärmes auf das Objekt der Betrachtung, semantische Auffüllung des Textes mit den Termini, die die Reaktionen des Protagonisten beschreiben, und zum Ende absichtliche Verlängerung des Satzes, um die Länge und den Weg mit grammatikalischen Mitteln zu imitieren.)

Мелькает телеграф решёткою стальной / И зеленеющие кручи. / **Мелькнуло** кладбище. / Белеются кресты. / Угрюмо смотрят мавзолеи...²³⁷
Der Telegraf **flimmert** mit seinem eisernen Gitter, / dann **flimmern** die grünenden Hügel, / der Friedhof mit seinen weißen Kreuzen, / düster schauen die Mausoleen.

Тенью минутной люди **мелькают** - / Не может память их сохранить. / Они наскучить не успевают, / Не успеваешь их полюбить.²³⁸

Wie ein minutenlangender Schatten **flimmern** die Menschen - / sie können nicht im Gedächtnis verbleiben. / Die Zeit, damit es ihnen langweilig wird, haben sie nicht. / Es gibt auch keine Zeit, um sie zu lieben.

Мы ехали долго, без цели, куда-то, / Куда-то далёко, вперёд, без возврата... / Поспешно **мелькали** кусты, / Вставали берёзы, поля убегали, / Сурово под нами стучали мосты.²³⁹
Wir fuhren schon lange, ohne Ziel, irgendwohin, / irgendwohin weit, vorwärts, ohne an Rückkehr zu denken... / Hastig **flimmerte** das Gebüsch, / da standen die Birken, die Felder liefen weg, / Die Brücken lärmten unter uns ganz streng.

Die Telegraphenmasten sind ein selbstverständlicher Teil der Eisenbahnlandschaft, die zeitgemäße Variante der traditionellen Markierungspfähle; ihre Omnipräsenz automatisiert die Wahrnehmung und sie bleiben im Endeffekt unbemerkt:

Вон навстречу несётся лесок, / Через балки грохочут мосты, / И цепляется пар за кусты; / Мчится, мчится железный конёк, / **И мелькают, мелькают шесты**...²⁴⁰

Schau, dir entgegen saust ein Wäldchen, / über Schluchten geworfen, ertönen die Brücken, / der Dampf rankt ans Gebüsch / das eiserne Pferdchen saust und saust, / und **die Pfosten flimmern und flimmern**.

Поезд плачется. Дали родные. / **Телеграфная тянется сеть**...²⁴¹
Der Zug weint. Weiten der Heimat. / **Das Telegraphennetz entlang der Gleise**...

Die Geschwindigkeit während der Eisenbahnfahrt wird oft durch die Lichteffekte (Schatten, Durchbrüche, Schleier) betont:

Снова вагоны едва освещённые, / тусклые **пятна теней**...²⁴²
Die kaum beleuchteten Wagons wieder, / **trübe Schattenflecken**...

Пусть в окнах шмели искряные, / Проносятся в красных роях, / Знакомые лица, дневные, / Померкли в **суровых тенях**.²⁴³

Die aus Funken bestehenden Hummeln / sausen in den Fenstern wie rote Schwärme, / bekannte Gesichter des Tages, / erlöschen **in den strengen Schatten**.

Der Dampf bzw. der Rauch, welche das Bild ständig eintrüben, sind ein ikonographisches Motiv der frühen Eisenbahntexte; wie ein Schleier, der mal durchbrochen, mal aufgehoben wird, ist er ein Teil der Wahrnehmung:

Мчится, мчится железный конёк, / По железу железо гремит. / **Пар клубится, несётся дымок**...²⁴⁴
Das eiserne Pferdchen saust und saust, / Das Eisen ertönt über dem Eisen. / **Der Dampf steigt auf, der Rauch ballt sich**...

Несётся поезд... **Дым зменстый** / Клубами тает позади...²⁴⁵

²³⁷ К. Фофанов, *На поезде*, стр. 76.

²³⁸ Г. Галина, *В пути*, стр. 340.

²³⁹ В. Брюсов, *Мы ехали долго*, т. 1, стр. 113.

²⁴⁰ Я. Полонский, *На железной дороге*, стр. 285.

²⁴¹ А. Белый, *Из окна вагона*, т. 1, стр. 92.

²⁴² М. Волошин, *В вагоне*, т. 1, стр. 6.

²⁴³ А. Белый, *В вагоне*, т. 1, стр. 92.

²⁴⁴ Я. Полонский, *На железной дороге*, стр. 285.

Der Zug saust... **Wie eine Schlange**, / verschwindet hinter ihm **der Rauch**...

Флаг линияло-зелёный, / **Пара белые взрывы**, / И трубы отдалённой / Без отзыва призывы.²⁴⁶

Die grüne, verwaschene Flagge, / **weiße Explosionen des Dampfes**, / Aufrufe ohne Antwort / des fernen Horns...

Видно было, как из трубы паровоза, точно **гигантские клубы ваты**, валил **дым** и неподвижно застывал в воздухе. Ближе к паровозу эти клубы, вспыхивая, окрашивались ярким пурпуром, и чем дальше, тем мерцали всё более и более слабыми тонами.²⁴⁷

Man konnte sehen, wie aus dem Dampflokrohr, wie **riesige Wattenschwaden, der Rauch** stieg und in der Luft erstarrte. Die der Dampflok nahen Rauchschwaden loderten auf und wurden purpurrot, je weiter von der Dampflok entfernt, desto weniger flimmerten sie mit schwachen Tönen.

Das Erleben der deformierten Landschaft fällt mit dem Entstehen neuer akustischer Sensationen zusammen: einerseits, verliert die vorbeiziehende Landschaft ihre auditiven Eigenschaften und wird andererseits, wie die Bildsequenzen des frühen Kinos von dem „fremden“ Material begleitet. Die auditive Seite der gleichförmigen mechanischen Bewegung wird oft onomatopoetisch mit verschiedenen lautlichen Dominanten repräsentiert; die rein technische Beschaffenheit der Eisenbahn (bestimmte Intervalle zwischen den Schienenfugen) bedingt den Rhythmus der ratternden Zugräder und übt den Einfluss auf das Versmaß aus:

Мысли с рыданием ветра сплетаются, / С шумом колёс однотонным сливаются, / И безнадежно звучит и стучит это: / Ти-та-та... та-та-та... та-та-та... ти-та-та...²⁴⁸

Gedanken verflechten sich mit dem Heulen des Windes, / Sie werden eins mit dem monotonen Rattern der Räder, / Und hoffnungslos ist es zu hören und lärmt es, / Ti-ta-ta... ta-ta-ta... ta-ta-ta... ti-ta-ta...

In Kuprins *Na raz 'ezde (Auf den Ausweichschienen)* genießt der Reisende Poesie A. Fets, die nicht von visueller, sondern von auditiver Quelle inspiriert wird:

И под размеренные звуки летящего поезда Шахову всё напевались звучные стихи: «Свет ночной, ночные тени...»²⁴⁹

Beim monotonen Rattern des fliegenden Zuges summte Šachov die klangvollen Verse „Nachtlicht, nächtliche Schatten...“

Die Dichtung sucht nach neuen Interpretationsmodellen für neue technische Sachverhalte; die vertrauten Mittel für die Poetisierung der zeitlosen Statik brauchen eine radikale Modernisierung, um einen adäquaten Ausdruck für eine Reihe von sich rasch einander ablösenden, flüchtigen Impressionen zu finden. Der Blick aus dem Waggonfenster übt einen ungeheuren Einfluss auf die Sprachkunst aus. Die Darstellungsgepflogenheiten der romantischen Dichtung erweisen sich als nicht mehr länger geeignet für die neue Aufgabe. Der Blick aus dem Abteilfenster des fahrenden Zuges hat eine neue Logik, die eine Hierarchie organischer oder ästhetischer Einheiten ausschließt, so dass das Zufällige und Fragmentarische dominant werden.

²⁴⁵ А. Коринфский, *В вагоне*, стр. 425.

²⁴⁶ И. Анненский, *Тоска вокзала*, стр. 6.

²⁴⁷ А. Куприн, *На разъезде*, т. 1, стр. 232.

²⁴⁸ М. Волошин, *В вагоне*, т. 1, стр. 6.

²⁴⁹ А. Куприн, *На разъезде*, т. 1, стр. 224.

Ein typisches Textbeispiel, das den „panoramatischen Blick“ treffend veranschaulicht, findet sich in Slepcovs *Na železnoj doroge (Auf der Eisenbahn)*:

В окнах ландшафты меняются беспрестанно. Вправо видно пасмурное небо с бегущими облаками и крутой косогор, поросший дёрном. На этом косогоре мелькают попеременно: корова, бесстрастно глядящая на поезд, бабы в пёстрых платках, рельсы, сваленные в кучу, будка. У самой дороги показалась голова сторожа. Чрез несколько минут косогор превращается в овраг с кирпичным сараем; вдали виднеется жидкий осинник и опять будка. Пред будкой явилась на мгновение баба с значком в руках, делающая во фронт; мост с оцепеневшим на нём пешеходом шумно пролетел над вагоном...²⁵⁰

Durch das Fenster sieht man sich ständig ändernde Landschaften. Rechts sieht man den trüben Himmel mit sich schnell bewegenden Wolken und einen begrasten steilen Abhang. Auf diesem Abhang erscheinen abwechselnd: eine den Zug gelassen ansehende Kuh, Bauernweiber mit bunten Tüchern, auf einen Haufen geworfene Schienen, ein Bahnwärterhäuschen. Ganz nah der Bahn taucht der Kopf des Bahnwärters auf. Nach einigen Minuten verwandelt sich der Abhang in eine Schlucht mit einem Ziegelschuppen; in der Ferne sieht man einen dünnen Espenwald und wieder ein Bahnwärterhäuschen. Vor dem Häuschen erscheint für einen Augenblick ein strammstehendes Weib mit dem Zugstab in der Hand; eine Brücke mit einem auf ihm erstarrten Fußgänger fliegt lärmend über dem Waggon vorbei.

In dieser Passage wird die Erfahrungswelt durch die rasche Zusammendrängung wechselnder Bilder, auf welche sich sekundenweise der Blick, der einer späteren Kinokamera ähnelt, fokussiert, und durch den Verlust bzw. die Deformation der Distanz zwischen Objekten, die mit einem Blick umfasst werden, gekennzeichnet.²⁵¹ Die Zugbewegung wird dadurch tradiert, dass den Objekten der Betrachtung (Wolken, Kuh, Bauernweiber, Bahnwärter, Ziegelschuppen, Espenwald) aktive Verben verliehen werden (*menjat'sja*, „sich ändern“, *bežat'* „laufen“, *mel'kat'*, „flimmern“, *pojavit'sja*, „auftauchen“, *prevračat'sja*, „sich verwandeln“, *pokazat'sja*, „erscheinen“, *proletet'*, „vorbeifliegen“). Auf eines dieser Objekte (Brücke) werden auch die Charakteristika des Verkehrsmittels wie Geschwindigkeit (*proletet'*, „vorbeifliegen“) und Lärm (*šumno*, „lärmend“) übertragen und der Text ist mit semantischen Termini der Zeit (*besprestanno*, „ständig“, *čerez neskol'ko minut*, „nach einigen Minuten“, *na mgnovenie*, „für einen Augenblick“) aufgefüllt.

Neben landschaftlichen Sensationen und in der Landschaft versammelten unterschiedlichen Szenen ist es vor allem die Abfolge von Orten, die den Reiz dieser Perspektive ausmacht. Die Bilder sind von flüchtiger Dauer. Das gemessene Tempo der Eisenbahnreise verursacht das Sich-Loslösen und Liegenlassen von Orten, Stationen und Bahnhöfen; hier zeigt sich der Gegensatz von Bewegung und Stillstand während des Reisens. Beide Bewegungen, die äußere Fortbewegung während der Reise und die innere Bewegung des Erinnerns, vollziehen sich in der begrenzten Zeit des Unterwegsseins und wirken aufeinander. Die vorüberziehenden Momentaufnahmen bilden sozusagen die Scharniere dieser beiden Bewegungen, sie bewirken ihr Aufeinandertreffen und den Austausch von Informationen. Der Reisende kann die

²⁵⁰ В. Слепцов, *На железной дороге*, т. 1, стр. 61.

²⁵¹ Zu einer der Folgen dieses Distanzverlustes zählt die unerwartete Annäherung der Objekte an den Betrachter, die oft auf ihn verunsichernd wirkt und die Wahrnehmung in eine Abfolge visueller „Ohrfeigen“ transformiert.

unbequemen Umstände seiner Reise ignorieren, sie werden zum Projektionsfeld seiner eigenen, auf die Vergangenheit oder Zukunft gerichteten Gedankenwelt (vgl. in A. Žemčužnikovs *Na železnoj doroge, Auf der Eisenbahn*):

Еду, все еду... Меня укачало... / Видов обрывки с обеих сторон; / Мыслей толпа без конца и начала; / Странные грезы - ни бденье, ни сон... [...]
Мыслей уж нет. Одуренный движеньем, / Только смотрю да дивлюсь, как летят / С каждого места и с каждым мгновеньем / Время - вперед, а пространство – назад.²⁵²
Ich fahre und fahre... Vom Fahren in den Schlaf gewiegt .../ Zu beiden Seiten sind nur Fetzen der Aussichten, / Eine Schar Gedanken ohne Anfang und Ende, / bizarre Träume - weder Schlaf, noch Wachzustand... [...]
Es gibt keine Gedanken mehr... Von der Bewegung berauscht, / Schaue ich nur und bewundere / wie von jeder Stelle aus und mit jedem Augenblick, / die Zeit nach vorne und der Raum nach hinten fliegen.

Während der mehrtägigen Eisenbahnreise verliert der Reisende das Interesse an den vorbeiziehenden, sich stets ändernden Bildern – er gewöhnt sich an das Flimmern, das anfangs „Neue“ transformiert sich in „nichts Neues“, verwischt sich aus dem Gedächtnis – tatsächlich wahrgenommen und gespeichert werden die statischen Landschaftsbilder an den Anhaltepunkten, das Unbewegliche wird vom Auge fixiert.

Der stete Wechsel der Bilder im Mittel- und Hintergrund fällt mit der gedanklichen Flucht aus dem *einen* Erinnerungsmoment zusammen. Während die Zugreise sich als eine lineare Fahrt, von einem Ort zum Ziel erweist, hat die innere Reise in der Regel einen zirkulären Charakter, der Weg führt zurück zum Ausgangspunkt. In der Flut der Erinnerungen schrumpft das ganze Leben zusammen und verdichtet sich auf die Dauer der Reise. Die vertraute Chronologie wird aufgebrochen, die Bildsequenzen lösen einander rasch ab und alle wichtigen Lebensereignisse werden fast simultan wiederbelebt und wieder erlebt:

Вспомнишь обильные, страстные речи, / Взгляды, так жадно, так нежно ловимые... / Первая встреча, последняя встреча, / Тихого голоса звуки любимые.
Вспомнишь разлуку с улыбкою странной – / Многое вспомнишь давно забытое. / Слушая говор колёс непрерывный, / Глядя задумчиво в небо широкое...²⁵³
Du wirst dich an lange Gespräche voller Leidenschaft erinnern, / an die Blicke, so gierig, so zart empfangen... / Die erste Begegnung, die letzte Begegnung, / liebevolle Laute der leisen Stimme.
Du wirst dich an den Abschied mit dem bizarren Lächeln erinnern - / Du wirst dich an vieles, schon seit langem Vergessenes erinnern, / dem Gespräch der ratternden Räder zuhörend, / gedankenvoll in den breiten Himmel schauend...

Die Eisenbahnreise tritt in eine neue Phase ein – das Zugabteil wird zum privilegierten Ort der Lektüre und Meditation.²⁵⁴ Diese Transformation ist von Anfang an durch die spatiale

²⁵² A. Жемчужников, *На железной дороге*, стр. 130.

²⁵³ И. Тургенев, *Утро туманное (В дороге)*, т. 1, стр. 142.

²⁵⁴ W. Schivelbusch (1995) beschreibt die erzwungene Passivität des Reisenden, indem er die Beförderung der reisenden Subjekte in der raumverschlingenden Eisenbahn mit Paketen, die wie ein Projektil geschossen werden, vergleicht, ohne, dass diese darauf Einfluss nehmen können. Bei Schivelbusch versteht sich das Lesen als Zurückdrängen der äußeren Wirklichkeit und Hinwendung zu sich selbst. Gegen Ende des 19. Jhs. wird die Eisenbahnreise und die neue Sehweise zu einer Gewohnheit. Dieser Sehweise wird später eine modernere – aus dem Automobilfenster oder vom Fahrrad entgegengesetzt, weil sich der Mensch dabei mit der bewegenden Maschine vereinigt und alles aus ihrem Blickwinkel betrachtet.

Aufteilung des Zuges vorbereitet – der Reisende der ersten Klasse befindet sich allein in der Geborgenheit seines Abteils und sieht sich von der lästigen Gesellschaft der Mitreisenden befreit. Durch Isolation, die perfekte optische und akustische Abschließung des Abteils gegenüber dem Rest des Zuges, seine Unzugänglichkeit während der Fahrt wird das Reisen zu einer Art Meditationstechnik. Das Zugabteil als Ort der Meditation ist aber kein Novum, es ersetzt bloß den abgeschlossenen Raum einer Kutsche.²⁵⁵ Der Ablauf der Zugreise ist vorprogrammiert, das Betreten des Zugabteils sieht zwei mögliche Situateme vor: Das leere Abteil evoziert den Erinnerungsprozess bzw. die Meditation oder fordert zur Reiselektüre auf, oder die Anwesenheit der Mitreisenden zwingt zu einem Gespräch. Die Reiselektüre ist ausschließlich adelige bzw. bürgerliche Beschäftigung (vgl. bei M. Baškirceva: „На станциях я делаю эскизы, а в вагоне читаю Теофиля Готье. 14.10.1882“, „Auf den Bahnstationen mache ich Skizzen und lese im Waggon Théophile Gauthier. Am 14.10.1882“). Die Reisesituation im Waggon der 1. oder 2. Klasse enthält mit der Einteilung in Abteile eine Formreminiszenz an die Kultur des Kutschenreisens der alten Zeiten. Die Großräume der Waggons der 3. und 4. Klasse sind dagegen durch die ununterbrochene Kommunikation des Publikums gekennzeichnet und schließen jegliche Form der Meditation aus. Bei der Rückfahrt nach Petersburg zieht Karenina ihr rotes Reisesäckchen mit allen Utensilien einer erfolgreichen Lektüre (Reiselampe, Buchmesser und Kissen) heraus und versucht, konzentriert in ihrem Buch zu lesen:

Она села на свой диванчик, рядом с Аннушкой, и огляделась в полусвете спального вагона. Всё в том же духе озабоченности, в котором она находилась весь этот день, Анна с удовольствием и отчётливостью устроилась в дорогу; своими маленькими ловкими руками она отперла и заперла красный мешочек, достала подушечку, положила себе на колени и, аккуратно закутав ноги спокойно уселась. [...] Далее всё было тоже и тоже; та же тряска с постукиванием, тот же снег в окно, те же быстрые переходы от парового жара к холоду и опять к жару, тоже мелькание тех же лиц в полумраке и те же голоса, и Анна стала читать и понимать прочитанное.²⁵⁶

Sie setzte sich auf ihren Platz neben Annuška und schaute sich im Halbdunkel des Schlafwagens um. In derselben besorgten Stimmung, in der sie den ganzen Tag über gewesen war, richtete sich Anna nun vergnügt und sorgfältig im Eisenbahnwagen ein; mit ihren kleinen geschickten Händen öffnete und schloss sie die rote Reisetasche, nahm ein kleines Kissen heraus, legte es sich auf die Knie, wickelte sich die Beine sorgfältig ein und setzte sich bequem hin. [...] So ging es immer weiter: dasselbe Rütteln und Stoßen, derselbe Schnee vor dem Fenster, dieselben plötzlichen Übergänge von glühender Hitze zu Kälte und wieder zu Hitze, dieselben Gesichter im Halbdunkel und dieselben Stimmen. Anna begann zu lesen und das Gelesene zu verstehen.

Die Fortbewegung, durch die der Zug seine Funktion als Medium der Kommunikation erfüllt, fällt mit der physischen Bewegung des Reisenden zusammen – für den Fahrgast ist die Beförderung vom Punkt A nach Punkt B ein Normalfall und wird konsequenterweise wenn

²⁵⁵ Vgl. bei A. Puškin:

Я ехал к вам: живые сны / За мной вились толпой игривой... (А. Пушкин, *Приметы*, т. 2, стр. 243.)

Ich fuhr zu Euch, lebendige Träume / wirbelten hinter mir in einer verspielten Schar...

²⁵⁶ Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 8, стр. 113-114.

nicht ignoriert, dann doch kaum wahrgenommen²⁵⁷ - der Kontakt des Reisenden zur Außenwelt nimmt proportional zur Geschwindigkeit ab. Sie ist sogleich eine Bewegung im Inneren, in der Psyche; die gesamte Maschinerie mit ihren Fahrgeräuschen stimulieren den Gedankenprozess, die Außenwelt spielt oft eine Nebenrolle, von der Geschwindigkeit ermüdet richtet sich das Auge des Reisenden auf das Innere und sein Interesse verlagert sich in das Meditieren bzw. in die Mnemotechnik. Die Monotonie in der Zugbewegung (vgl. bei L. Andreev: „... под говор колес, под ритмическое колыхание мягких диванов, когда дремотная мысль точно плывет по волнистому безбрежью...“,²⁵⁸ „... beim Gespräch der ratternden Räder, beim rhythmischen Gewoge der weichen Diwans, als ob der schlummernde Gedanke in der wiegenden Uferlosigkeit schwämme...“), das Rattern der Räder, das auf Dauer wie das unendliche Rezitieren von Mantras verinnerlicht wird, löschen die äußeren Erregungsquellen (u. a. Gespräche bzw. Bewegungen der Mitreisenden, Geräusche innerhalb des Waggons) aus, befreien den Geist von der Schale der *vanitas* und konzentrieren bzw. fokussieren seine Aufmerksamkeit auf das Wesentliche; im Zug verwandelt sich die *vita activa* in die *vita contemplativa*, das im Zug kaum mögliche Gehen wandelt sich zum Gedankengang:

По мере того, как я освобождался от нервной усталости в вагоне, мне стало припоминаться другое время и другие люди...²⁵⁹

Während ich mich von der nervösen Müdigkeit im Waggon befreite, begann ich mich an eine andere Zeit und andere Leute zu erinnern.

Равномерно вздрагивая на стычках рельсов, вагон, в котором сидела Анна, прокатился мимо платформы, каменной стены, диска, мимо других вагонов; колёса плавнее и маслянее, с лёгким звоном зазвучали по рельсам, окно осветилось ярким вечерним солнцем, и ветерок заиграл занавеской. Анна забыла о своих соседях в вагоне и, на лёгкой качке езды вдыхая в себя свежий воздух. Опять стала думать.²⁶⁰

Taktmäßig an den Fugen der Schienen anstoßend, rollte der Wagen, in dem Anna saß, an dem Bahnsteig, an einer Steinmauer, an der Signalscheibe und an anderen Waggons vorbei; nun rollten die Räder glatter, weicher und leise auf den Schienen dahin; die Abendsonne schien zum Fenster herein, und ein leichter Wind spielte mit dem Vorhang. Anna hatte ihre Nachbarn im Abteil vergessen, sie atmete die frische Luft ein und überließ sich, bei dem sanften Schaukeln des Wagens, wieder ihren Gedanken.

Das poetische Schema des Gedichts *V poezde (Im Zug)* von N. Morozov²⁶¹ ist die Eisenbahnfahrt als Folie für die innere Reise im Gebiet der Erinnerungen, jugendlicher

²⁵⁷ Nach P. Virilio (1978) ist die dem „Geschwindigkeitsraum“ zugeordnete Zeit hauptsächlich durch die drei Eigenschaften geprägt: sie ist „tote“ Zeit, denn die Fortbewegung ist allein auf das Ziel der Ankunft reduziert. Der von der Langeweile beherrschte Passagier ist darauf bedacht, die Zeit irgendwie totzuschlagen. Durch die extreme Beschleunigung des Transportmittels wird aus der „toten“ Zeit, eine abwesende Zeit. Sie ist aber auch eine „intensive“ Zeit: denn sie ist bestimmt durch sofortige und schlagartige Allgegenwärtigkeit, wie es vor allem die heutigen Kommunikationsmittel demonstrieren.

²⁵⁸ Л. Андреев (2), *В поезде*, т. 1, стр. 110.

²⁵⁹ Н. Лесков, *Шерамур*, т. 6, стр. 244.

²⁶⁰ Л. Толстой, *Анна Каренина*, (2), стр. 361.

²⁶¹ N. Morozov (1854-1946) – legendärer Wissenschaftler-Kosmist (utopische Sammelband *Na granice nevedomogo, An der Grenze zum Unbekannten*), Dichter (1910 Zyklus *Zvězdyne pesni, Sternenlieder*) und

Träume und Hoffnungen mit der Steigerung des sozialen Bewusstseins, sowie dessen Gipfeln in der eigenen Opfergabe auf dem Altar der Freiheit und Brüderlichkeit:

Поезд несётся. Пригорки мелькают. / Дальние ёлки вперёд забегают, / Ближние быстро назад отстают. / Мчатся, вертятся поля и равнины, / Снова минувшего детства картины / В памяти, словно живые, встают.²⁶²

Der Zug saust, die Hügel flimmern, / Die fernen Tannen laufen nach vorne, / die nahen bleiben schnell zurück. / Felder und Ebenen sausen, drehen sich, / Wieder die Bilder der vergangenen Kindheit / Im Gedächtnis ganz lebendig aufstehen.

Dieses Schema wäre schablonenhaft und in dem Sinne uninteressant, wenn die poetische Botschaft nicht eine Illustration seiner wissenschaftlichen Konzeption der Zeit und der Zeitreise darstellte, die vom wellenhaften Charakter der Zeitnatur ermöglicht werden könnte – mehr als zehn Jahre später griff Morozov auf die Metapher des im rasenden Zug sitzenden Passagiers in seinem Bericht bei der ersten Tagung der russischen Gesellschaft der Freunde des Weltwissens zurück:

С этой точки зрения, прошлые дни, годы и века существования Вселенной не превратились в небытие, а только ушли из нашего поля зрения, подобно тому, как картины природы уходят из поля зрения пассажиров, несущихся в поезде по полотну железной дороги. В этом случае, действительно, время - целиком налегает на пространство, и все видимые нами видоизменения пейзажей остаются для нас не только сзади, но и в прошлом. Но они там не исчезают, и, возвратившись назад, мы вновь можем проехать по железной дороге тот же путь и видеть все детали прилегающих местностей в той же самой последовательности.²⁶³

Von diesem Standpunkt aus haben sich vergangene Tage, Jahre und Jahrhunderte der Existenz des Universums nicht ins Nichtsein verwandelt, sie sind nur aus unserem Blickfeld verschwunden, ebenso wie die Naturbilder aus dem Blickfeld der mit dem Zug auf der Bahnstrecke dahinfahrenden Fahrgäste. In diesem Fall fallen Zeit und Raum in der Wirklichkeit gänzlich zusammen, und alle von uns gesehenen Landschaftsveränderungen bleiben für uns nicht nur hinter uns, sondern auch in der Vergangenheit. Aber sie verschwinden dort nicht, bei der Rückkehr können wir wieder mit der Bahn dieselbe Strecke fahren und alle Einzelheiten der anliegenden Gegenden in derselben Aufeinanderfolge sehen.

Nach Morozovs Theorie existierten nur die Vergangenheit und die Zukunft, die Gegenwart wäre eine reine Fiktion, eine Art „Riss in der Ewigkeit“ zwischen der Vergangenheit und der Zukunft, wobei all dies vom perpetuellen Kreislauf des Alls, der „allgemeinen psychischen Kosmokinematografik“ (*vseobščaja psichičeskaja kosmo-kinematografičnost'*) bedingt worden sei.

Das gleiche Thema der Zugreise und der Träumerei liegt dem epigonalen Gedicht *V vagone* von A. Korinskij zugrunde: das lyrische Ich verlässt für kurze Zeit die Gefangenschaft der verhassten Hauptstadt (*iz dušnych sten*, „aus den erstickenden Mauern“); während der rasende Zug einen schlangenhaften Rauch hinter sich lässt und sich in die Richtung der hellen Zukunft

Revolutionär-*narodovolec*, wurde zu lebenslänglicher Haft verurteilt, verbrachte 30 Jahre im Gefängnis, darunter 25 in Schlisselburger Einzelhaft. Hier kam er auf die Idee der Flucht mittels einer Versetzung in eine andere raum-zeitliche Dimension. Autor zahlreicher Werke im Wissensgebiet der Astronomie, Aviatik, Mineralogie, Meteorologie, Physik und Religion (z. B. die siebenbändige Monographie *Christus*), Vorsitzender der russischen Gesellschaft der Freunde des Weltwissens (*Russkoe obščestvo ljubitelej mirovedenija*).

²⁶² H. Morozov (2), *В поезде*, стр. 213.

²⁶³ H. Morozov (1), *Принцип относительности в природе и математике*, стр. 9.

bewegt, fixiert sein Auge die von einer hypertrophen Schönheit geprägte Landschaft. Die Aufzählung der poetischen Attribute der geliebten Heimat (*rodnaja gluš*), die Anhäufung von Metaphern wird durch die Träume abgelöst, wobei hier das seit N. Kukol'niks Gedicht traditionell gewordene Motiv der Träume, die den Zug überholen, auftaucht. Auch der gesamte Diskurs der Träumerei scheint der Geschwindigkeitsprämisse verhaftet zu sein:

Несётся поезд... Обгоняя / летит мечтаний бледный рой - / как птиц встревоженная стая /
передраппетную порой...²⁶⁴
Der Zug eilt... Ihn überholend / fliegt die blasse Schar der Träume – / Wie ein aufgeregte Vogelscharm in der
Morgenfinsternis...

Nach dem typisierten Vergleich „Träume-Vögel“ und der Verlagerung der kinetischen Bewegung in die Luft, in die Sphäre des Fliegens stellt das lyrische Ich nach Lermontovs Art die Frage über die Ursache dieses unaufhörlichen Dranges in die unbekannte Ferne.

Die Zugreise wird zum harmlosen Kontakt mit der Heimat und ihrer Natur (die Landschaften im Überfluss werden zur zwanghaften Komponente jeder Eisenbahnreise) und zum Anlass ihrer Mythologisierung – es entsteht ein prächtiges Gemälde der russischen Natur, wobei die der realen Landschaft fehlenden Berge oft durch Schneeberge ersetzt werden und das aus dem Waggonfenster schauende Ich nicht die Gelegenheit verpasst, sie zu preisen. Mit der Transformation der Eisenbahnreise in ein Zeichen des Alltags entsteht ein Kanon mit gewissen elegischen Intonationen (vgl. bei P. Solov'ëva)²⁶⁵ und einer Palette der aktiven „Fortbewegungsverben“ (vom relativ langsamen *proplyt'* („vorbeischwimmen“) mit der Steigerung der Geschwindigkeit über *probežat'* / „vorbeilaufen“, *pronestis'* / „vorbeisausen“ bis *proletet'* / „vorbeifliegen“) in der Poetisierung der Aussichten aus dem Waggonfenster.

Im Kapitel 26 von Turgenevs Roman *Dym* kehrt der Romanheld mit dem Zug in seine Heimat zurück und ringt sich in ihm und im um ihn wogenden Rauch aus gesellschaftlicher und seelischer Wirrnis zur Klarheit durch. In der Zugepisode stehen die Erinnerungen Litvinovs im Mittelpunkt der Darstellung – Litvinov registriert nicht bloß die Eindrücke der Außenwelt, sondern leitet aus ihrem Verhalten und ihrer Wahrnehmung seine Ansichten der Realität ab. Selbst beim Blick aus dem Abteiffenster nimmt er nur den Rauch der Lokomotive wahr, der zum Sinnbild des Lebens seiner Generation wird. In diesem meditativen Prozess generiert die Geschwindigkeit die Verflüchtigung der Wahrnehmung, was als Besonderheit der Epoche verstanden wird. Der Lokomotivenrauch erweist sich als Zeichen eines ganz persönlichen Horizontes, wobei die Wirklichkeit und der Außenraum in einen subjektiv gestimmten

²⁶⁴ А. Коринфский, *В вагоне*, стр. 425.

²⁶⁵ Из вагона гляжу. За окном / Дымных туч протянулось руно, / И за бледно-кудрявым руном / разлилось
золотое вино. (П. Соловьёва, *В дороге*, стр. 371.)
Ich schaue aus dem Waggon. Hinter dem Fenster / erstreckte sich das Schaffell der Rauchwolken, / hinter diesem
blass-krausen Schaffell / ergoss sich der goldene Wein.

Innenraum verwandelt werden. Die Eisenbahn verliert dabei ihre Eigenständigkeit als Raumkomponente und beginnt die Funktion eines Stimmungsmediums bzw. Ausdrucksmediums zu erfüllen:

Он принялся глядеть в окно. День стоял серый и сырой; дождя не было, но туман еще держался и низкие облака заволокли все небо. Ветер дул навстречу поезду; беловатые клубы пара, то одни, то смешанные с другими, более темными клубами дыма, мчались бесконечною вереницей мимо окна, под которым сидел Литвинов. Он стал следить за этим паром, за этим дымом. Бесперывно взвиваясь, поднимаясь и падая, крутясь и цепляясь за траву, за кусты, как бы кривляясь, вытягиваясь и тая, неслись клубы за клубами: они непрестанно менялись и оставались те же. Однообразная, торопливая, скучная игра! Иногда ветер менялся, дорога уклонялась - вся масса вдруг исчезала и тотчас же виднелась в противоположном окне; потом опять перебрасывался громадный хвост и опять застилал Литвинову вид широкой прирейнской равнины. Он глядел, глядел, и странное напало на него размышление... Он сидел один в вагоне: никто не мешал ему. "Дым, дым",- повторил он несколько раз; и все вдруг показалось ему дымом, все, собственная жизнь, русская жизнь - все людское, особенно все русское. Все дым и пар, думал он; все как будто беспрестанно меняется, всюду новые образы, явления бегут за явлениями, а в сущности все то же да то же; все торопится, спешит куда-то - и все исчезает бесследно, ничего не достигая; другой ветер подул - и бросилось все в противоположную сторону, и там опять та же безустанная, тревожная и - ненужная игра. Вспомнилось ему многое, что с громом и треском совершалось на его глазах в последние годы... Дым, шептал он, дым; вспомнились горячие споры, толки и крики у Губарева, у других, высоко- и низкопоставленных, передовых и отсталых, старых и молодых людей... Дым, повторял он, дым и пар. Вспомнился, наконец, и знаменитый пикник, вспомнились и другие суждения и речи других государственных людей - и даже все то, что проповедовал Потугин ... дым, дым, и больше ничего. А собственные стремления, и чувства, и попытки, и мечтания? Он только рукой махнул...²⁶⁶

Er begann, durchs Fenster zu schauen. Es war ein grauer, rauher Tag, ohne Regen, aber noch hielt sich der Nebel... Der Wind blies dem Zug entgegen; weißliche Dampf Wolken, mal einzeln, mal mit anderen, dunkleren Dampf Wolken vermischt, jagten in endloser Reihe am Fenster vorbei... Ohne Unterlass wurden Wolke um Wolke dahingetragen, indem sie sich hochranken und sanken, sich drehten und am Grase hängen blieben, an Büschen, als wenn sie das Gesicht verzerrten und dahinschmolzen – eintöniges, geschäftig-langweiliges Spiel!.. Er saß allein im Waggon... „Rauch, Rauch“ – wiederholte er mehrmals, und plötzlich erschien ihm alles Rauch zu sein, alles, sein eigenes Leben, das russische Leben – alles Menschliche, besonders alles Russische... Alles ist Rauch und Dampf, dachte er; alles scheint sich unaufhörlich zu verändern, überall neue Formen, eine Erscheinung jagt die andere, doch im Grunde genommen bleibt es immer ein und dasselbe. Alles hastet und eilt irgendwohin – und alles verschwindet spurlos, ohne je etwas zu erreichen. Dann weht ein anderer Wind, und alles wirft sich auf die gegenüberliegende Seite, und dort beginnt das unermüdliche, hektische und doch unnütze Spiel von neuem. An vieles erinnerte er sich, das sich in den letzten Jahren mit Donner und Getöse vor seinen Augen abgespielt hatte. „Rauch“, flüsterte er, „nichts als Rauch.“ Er dachte an die hitzigen Debatten, das Gerede und das Geschrei bei Gubarev und anderen, Hoch- und Niedriggestellten, Fortschrittlichen wie Rückständigen, Alten wie Jungen. „Rauch“, wiederholte er, „Rauch und Dampf.“ Und schließlich fiel ihm auch das denkwürdige Picknick ein, erinnerte er sich an andere Urteile und Reden anderer Männer des Staates und sogar an all das, was Potugin verkündet hatte. Rauch, Rauch, nichts als Rauch. Und die eigenen Absichten, Gefühle, Versuche und Träume? Er machte nur eine wegwerfende Handbewegung...

Die Meditation im Zugabteil kann eine gefährliche Wendung nehmen und wird infolgedessen ausschlaggebend für die Sujetentfaltung: Im Sommer 1859 erscheint in *Russkij Vestnik* Tolstojs Roman *Semejnoe sčast'e (Familienglück)* – dessen Waggonzene zum Paradigma des Topos „Meditation im Zug“ wird, denn sie enthält alle Komponenten, die später mehrmals verwendet werden. Die Kombination zweier gegensätzlicher Elemente – *pustoj vagon* / „leerer Wagen“ (abgeschlossener „fremder“ Raum, Metapher für das sinnlose Leben in Petersburg und das Vakuum der Kommunikation) und *svežij vozduch* („Hauch frischer Luft“ – eine Erinnerung an Kinderjahre im Dorf, Träume und erste Liebe) beschwört die

²⁶⁶ И. Тургенев, *Дым*, т. 9, стр. 315-317.

Erkenntnis, dass das „glückliche“ Eheleben sich nur als Scheinleben erweist, herauf. Der Gedankengang der Heldin nimmt eine neue Wendung – die Erkenntnis der eigenen Eitelkeit ist nur die erste Etappe, der die zweite - das Schuldgefühl - folgt:

Когда мы сели с девушкой в пустой вагон, машина тронулась и свежий воздух пахнул на меня в окно, я стала вспоминаться и яснее представлять себе своё прошлое и будущее. Вся моя замужняя жизнь со дня нашего переезда в Петербург вдруг представилась мне в новом свете и укором легла мне на совесть. Я в первый раз живо вспомнила наше первое время в деревне, наши планы, в первый раз мне пришел в голову вопрос: какие же были его радости во всё это время? И я почувствовала себя виноватою перед ним.²⁶⁷

Als wir mit dem Zimmermädchen in den leeren Wagen einstiegen und der Zug sich in Bewegung setzte, und die frische Luft durch das Fenster auf mich wehte, begann ich mich zu erinnern und mir meine Vergangenheit und meine Zukunft deutlicher vorzustellen. Mein ganzes Eheleben vom Tag unseres Umzugs nach Petersburg an erschien mir in einem neuen Lichte und ließ mich mir Vorwürfe zu machen. Zum ersten Mal besinnte ich mich lebhaft auf unsere erste Zeit auf dem Lande, nach unseren Plänen. Zum ersten Mal fiel mir die Frage ein: welche Freuden hatte er in all dieser Zeit? Und ich fühlte mich schuldig ihm gegenüber.

Das Zugabteil wirkt magisch auf die Heldin – die letzten Ereignisse (Spaziergang mit L. M., der mit den Küssen des Marquis D. endet) sind aus dem Gedächtnis geschwunden, nur das Wesentliche bleibt in Erinnerung und wird reflektiert.

Eine weniger dramatische Situation wird in der äußerst populären russischen Romanze *Ja echala domoj*²⁶⁸ (*Ich fuhr heim*) beschrieben, in welcher alle Komponenten der biedermeierlichen Zugreise vorhanden sind (Erwartungen des kommenden Glücks, im Gegensatz zur Langeweile des schläfrigen Zuges, visuelle und auditive Wahrnehmungen, die dieses kommende Glück bestätigen könnten, wenn sich bloß alles nicht als Traum im Schlaf erwiesen hätte):

Я ехала домой, двурогая луна / Смотрела в окна скучного вагона, / Далёкий благовест заутреннего звона / Пел в воздухе как нежная струна.

Я ехала домой, я думала о Вас, / Нежданно мысль моя и путалась, и рвалась. / Дремота сладкая моих коснулась глаз, / Ах, если б никогда б я вновь не просыпалась!

Ich fuhr heim, der Sichelmond / schaute in die Fenster des langweiligen Waggons hinein, / Das ferne Läuten der Vigilenglocken / sang in der Luft wie eine zarte Saite.

Ich fuhr heim, ich dachte an Sie, / unerwartet wirr war mein Gedankengang und zerriss. / Der süße Schummer berührte meine Augen, / wie schön wäre es, nie wieder aufzuwachen!

Im abgeschlossenen Raum des Zugabteils fühlt sich Apuchtins Heldin (*S kur'erskim poezdom, Mit dem Kurierzug*) zum ersten Mal seit Jahren frei und kann der Flut der Erinnerungen nicht widerstehen; sie liest während ihrer Reise, jedoch nicht in Büchern oder Zeitungen, sondern sie erinnert sich, lässt sich anregen, trägt ihre Eindrücke kaleidoskopartig zusammen und stellt sie mit ihrer eigenen Person und untereinander in Beziehung – aus ihren Eindrücken entsteht eine Schrift, Geschichte ihres Lebens:

²⁶⁷ Л. Толстой, *Семейное счастье*, т. 3, стр. 139.

²⁶⁸ М. Пуаре, *Я ехала домой*, стр. 169.

Пока на всех порах курьерский поезд мчался. / Уж зимний день глядел из тусклого окна, / Но убаюканный вагон не просыпался. / Старалась и она заснуть в ночной тиши, / Но сон, упрямый сон бежал все время мимо: / Со дна глубокого взволнованной души / Воспоминания рвались неудержимо.²⁶⁹
 Der Kurierzug stürmte in rasender Eile dahin. / Der Wintertag schaute schon durch das matte Fenster, / Aber der eingelüllte Wagen wachte nicht auf. / Sie bemühte sich auch in dieser nächtlichen Stille einzuschlafen, / Aber der Schlaf, der eigensinnige Schlaf lief die ganze Zeit an ihr vorbei. / Aus der Tiefe ihrer aufgeregten Seele / rissen sich die Erinnerungen unaufhaltsam heraus.

Hier verläuft der Erinnerungsprozess auf zwei parallelen Spuren, wobei die weibliche und die männliche Versionen der Ereignisse zwangsläufig verschiedene Dominanten haben. Die triviale Situation (das Warten auf eine vor Jahren leidenschaftlich geliebte Frau am Bahnhof, die Reise mit dem Zug zu einem vor Jahren verlassenen Mann) evoziert eine Gedächtnisflut, bei welcher die Statik des Erwartens mehr die Faktizität, das Auflisten der Lebensstationen und dagegen die Dynamik des Fahrens, die sentimentale Seite des Erlebten hervorheben. Die Lokomotive wird zum Begleiter auf der inneren Reise durch dunkle Korridore des Gedächtnisses, die Dauer dieser Reise entspricht der Zeit der Zugbewegung und ist mit dem Anhalten des Zuges zu Ende. Die Ankunft am Bahnhof ist ein symbolischer Tod der Erinnerung - das Realisieren des langjährigen Traums, die Begegnung erweist sich als etwas Überflüssiges, zeitlich Deplatziertes und der Vergangenheit Entfremdetes. Die Zugbewegung stimuliert den Gedankengang retrospektiv (das Revidieren des Lebens) und perspektiv (das Spekulieren über den Verlauf des Situatens „Begegnung“); die gemeinsame kurzfristige Gegenwart annihiliert die Vergangenheit und die scheinbar mögliche Zukunft (vgl.: „И встретились они, и поняли без слов, / Пока слова текли обычной чередой, / Что бремя прожитых бессмысленно годов / Меж ними бездною лежало роковою.“²⁷⁰, „Sie trafen sich und verstanden ohne Worte, / während das übliche Gespräch floss, / dass die Last der vergangenen, sinnlos verbrachten Jahre, / sie wie eine Kluft trennte.“) und transformiert die jüngste Vergangenheit (der Moment des Erwartens) in Erinnerung und in den Moment des höchsten Glückes.

Wenn Apuchtin den Egoismus der Bahnhofsbegegnung zweier Liebender, deren Zeit abgelaufen ist, darstellt, verwandelt sich eine ähnliche Begegnung in eine fieberhafte emotionale Mischung aus Fetzen von Repliken in I. Annenskij *Preryvistye stroki* (*Stockende Zeilen*): der Rhythmus und die Wiederholungen („Этого быть не может, / Это подлог“,²⁷¹ „Es kann nicht wahr sein. / Es ist ein Betrug.“) betonen die Tragik der Erkenntnis, der Desillusion – die erst auf dem Bahnsteig als solche empfundene Unmöglichkeit des Zusammenseins.

²⁶⁹ А. Апухтин, *С курьерским поездом*, стр.167-168.

²⁷⁰ Ebd., S. 169.

²⁷¹ И. Анненский, *Прерывистые строки*, стр. 168.

Preryvistye stroki ist eine Art Legierung der Redefreiheit, des „alltäglichen“ Wortes (nach Annenskij Auffassung *samogo strašnogo i vlastnogo* („das unheimlichste und das machtvollste“) und *samogo zagadočnogo* („das geheimnisvollste“)) und der tragischen Weltanschauung. Bei aller Emotionalität herrscht hier dennoch die Sachlichkeit - alles ist knapp und schroff. Der Abschied (nicht für immer, aber für so lange, dass es katastrophal scheint) kulminiert in Tränen:

Ну, прощай до зимы, / Только не той, и не другой / И не еще - после другой: / Я ж, дорогой, / Ведь не свободная...

- Знаю, что ты - в застенке... -

После она / Плакала тихо у стенки / И стала бумажно-бледна... / Кончить бы злую игру...²⁷²

Also, leb wohl, bis zum Winter, / Aber nicht bis zu dem nächsten oder übernächsten, / bis zum anderen: / Du weißt schon, mein Lieber, / ich bin nicht frei...

Ich weiß, dass du im Gefängnis...

Danach hat sie / lange an der Mauer geweint. / Sie ist weiß, wie ein Blatt Papier geworden... / Schön wäre es, dem bösen Spiel ein Ende zu machen...

Apuchtins älter gewordene Helden eilen in der ganz naiven und illusorischen Überzeugung, dass alles um ihre „reine“ Liebe mit der Zeit intakt blieb, rücksichtslos zum winterlichen Bahnhof, um festzustellen, dass die Vergangenheit nicht mehr zu reanimieren ist, weil die Last körperlicher und innerlicher Metamorphosen unerträglich²⁷³ für eine gemeinsame Gegenwart ist. Wenn der Heldin ein unbekannter älterer Herr auf dem Bahnsteig begegnet, erspart der Dichter seinem Leser in diesem Gedicht ihr Porträt.

Die Waggonlektüre und das In-sich-Versinken helfen dem Reisenden die Zeit totzuschlagen und erlauben als literarisches Verfahren Abweichungen von der Chronologie des Geschehens und die Erweiterung der erzählten Welt. Doch sogar der schönste Panoramablick, die spannendste Lektüre und das Philosophieren mit den Mitreisenden können auf Dauer die Situation nicht retten – der geschlossene und begrenzte Raum des Zugabteils kann während der Reise nur bis zu den Dimensionen des Zugwaggons erweitert und erst nach dem Anhalten verlassen werden. Zwischen zwei Extremen der Raumempfindung – der Klaustrophobie und der Gemütlichkeit - breitet sich die Gefühlsskala des Passagiers aus. Dabei wird oft die in anderen Kontexten seltene Kombination aus eigener Isolation im engen Raum bzw. räumlicher Begrenzung und dadurch persönlicher Unfreiheit und äußerer, endloser Weite die miteinander ohne, dass ein Widerspruch entsteht, verknüpft sind, als „natürlich“ empfunden.

²⁷² И. Анненский, *Прерывистые строки*, стр. 169.

²⁷³ Das Motiv des Erwartens und Zum-Bahnhof-Gehens wird in Nabokovs *Mašen'ka* aufgenommen – die Rolle der Nachricht in Apuchtins Text („Вдруг весть неожиданная: "Муж умер, и я еду"“, „Plötzlich – eine unerwartete Nachricht: mein Mann ist verstorben und ich fahre hin.“) spielt bei Nabokov das von Alfërov erhaltene Telegramm. Im Gegensatz zu *S kur'erskim poezdom* erstreckt sich der Erinnerungs- und Reflexionsprozess in *Mašen'ka* auf vier Tage und die Erkenntnis der Tatsache, dass die Materialisation seiner Idee einen destruktiven Charakter haben wird, zwingt Ganin, der Begegnung zu entgehen.

Die Spezifik des Reisens (Passivität, äußerste Unkreativität etc.) ist die Quelle der Apathie, die Weigerung zu reisen wird zur Metapher der Lebensmüdigkeit:

И с грузом опыта, с усталой душой / Я вновь сижу один на станции глухой. / Я поезда не жду, увы!.. пройдет он мимо... / Мне нечего желать, и жить мне нестерпимо!²⁷⁴

Und mit der Last der Lebenserfahrungen, mit müder Seele / sitze ich wieder auf einer abgelegenen Station. / Ich warte auf keinen Zug, oh weh! Er wird vorbeifahren... / Ich begehre nichts und das Leben ist mir unerträglich!

Die Zugbewegung bzw. die Eisenbahnreise wird nach dem Muster der Lebensreise-Topik zur Reise in den Tod typologisiert und mythisiert; so wie der Zug, der sich ohne jegliche Abweichung seinem Endpunkt annähert, bewegt sich der Reisende zum letztendlichen Punkt seiner Existenz – seinem Tod:

Курьерским поездом, спеша Бог весть куда, / Промчалась жизнь без смысла и без цели...²⁷⁵
Wie ein Kurierzug, in Eile, Gott weiß wohin, / ist das Leben verflogen, ohne Ziel und ohne Sinn...

8.5. Suizid à la russe: Gedenkstätte Obiralovka

На рельсах железнодорожных,
Зовя под встречный паровоз,
Ты манишь их, неосторожных,
Чтоб головой под треск колес.
(В. Шершеневич, *Реминисценция*)
Auf die Eisenbahngleise,
unter die Räder der kommenden Lokomotive
lockend,
Ziehst du sie, unvorsichtige an,
Damit sie mit dem Kopf beim Rattern der Räder...
(V. Šeršenevič, *Remineszenz*)

Im Jahre 1876 werden zwei große Romane veröffentlicht – Dostoevskijs *Podrostok* (*Der Jüngling*) und Tolstojs *Anna Karenina*. Während Anna tatsächlich Selbstmord unter den Rädern des Zuges an der Station Obiralovka begeht, wird der „Eisenbahntod“ dem Jüngling von Tat’jana Pavlovna zwar als „Heilmittel“ gegen seine Seelenqualen „angeboten“, er bleibt aber unrealisiert:

Да лучше поди ночью на Николаевскую дорогу, положи голову на рельсы, вот и оттяпали бы её ему, коли тяжело стало носить!²⁷⁶

Du sollst lieber in der Nacht auf die Nikolaj-Eisenbahn hingehen und den Kopf auf die Schienen hinlegen – man würde ihn dir abhauen, wenn es dir so schwer fällt, ihn zu tragen.

Der Ausruf eines Pozdnyšev in *Krejcerova sonata* (*Kreuzersonate*) („Ох, боюсь я, боюсь я вагонов железной дороги, ужас находит на меня!“²⁷⁷, „Oh, wie fürchte ich die

²⁷⁴ А. Апухтин, *Памятная ночь*, стр.185.

²⁷⁵ А. Апухтин, *С курьерским поездом*, стр. 167.

²⁷⁶ Ф. Достоевский, *Подросток*, т. 13, стр. 259.

²⁷⁷ Л. Толстой, *Крейцерова соната*, т. 12, стр. 185.

Vgl. bei S. Freud (1982, Bd. 5: 102-103):

Eisenbahnwaggon, sie versetzen mich in Schrecken“), sowie seine Theorie über die Eisenbahn als Suizid inspirierendes Verkehrsmittel sind ein Echo des offiziellen Selbstmorddiskurses der 1890er Jahre. I. Paperno weist darauf hin, dass der Suizid schon in den 1860er Jahren zum Objekt der öffentlichen Diskussionen in Russland geworden ist, wobei die russischen Publizisten in diesem Phänomen den Charakterzug der Epoche sahen. Sowohl die statistischen Berichte, als auch die Periodika sprachen von einer Suizidepidemie in den zivilisierten europäischen Ländern („решиительно всех цивилизованных стран Европы“²⁷⁸, „absolut aller zivilisierten Länder Europas“), zu denen nach der Befreiungsreform auch Russland zählte. Die „Epoche der Befreiung“ erwies sich als Epoche der Gewalt; der Suizid wurde in diesem Kontext als Inbegriff der Zeit, Ausgeburt der Zerlegungsprozesse innerhalb Gesellschaft verstanden.²⁷⁹ Im Diskurs des nächsten Jahrzehntes - der 1870er Jahre - sind zwei Begriffe, Suizid und Zivilisation, als miteinander in unmittelbarem Zusammenhang stehend verknüpft. Die Statistiken der 1880er Jahre weisen nach (vgl. Monographie von A. Lichačev, *Samoubijstvo v Zapadnoj Evrope i evropejskoj Rossii. Opyt sravnitel'no-statističeskogo issledovanija, Selbstmord in Westeuropa und im europäischen Teil Russlands. Versuch einer vergleichend-statistischen Studie*, 1882), dass sich die Suizidrate in Russland zwischen 1803 und 1875 verdoppelt hat. In der metaphorischen Sprache der Epoche wird die Gesellschaft als kollektiver Körper betrachtet – dem Paradigma folgend, bedienen sich die Autoren sowohl der radikal linken, als auch der reaktionären Richtungen des Topos von der Pathologie des kollektiven Körpers (vgl. das von P. Lavrov redigierte *Manifest der narodniki* - „настоящий строй общества – строй патологический“, „die heutige Gesellschaftsordnung ist pathologisch“). Zur weit verbreiteten Metapher des Missstandes wird die „Zerlegung der Gesellschaft“, zur Metapher ihrer Erkenntnis – die „Obduktion“. Diese Metaphern bringen das Individuelle und das Kollektive,²⁸⁰ das Öffentliche und das

Die Erschütterungen der Wagenfahrt und später der Eisenbahnfahrt üben eine so faszinierende Wirkung auf ältere Kinder aus [...] Der Zwang zu solcher Verknüpfung des Eisenbahnfahrens mit der Sexualität geht offenbar von dem Lutschcharakter der Bewegungsempfindungen aus. Kommt dann die Verdrängung hinzu, die so vieles von den kindlichen Bevorzugungen ins Gegenteil umschlagen lässt, so werden dieselben Personen als Heranwachsende oder Erwachsene auf Wiegen und Schaukeln mit Übelkeit reagieren, durch eine Eisenbahnfahrt furchtbar erschöpft werden oder zu Angstanfällen auf der Fahrt neigen und sich durch Eisenbahnangst vor der Wiederholung der peinlichen Erfahrung schützen.

²⁷⁸ И. Паперно (1997 : 63).

²⁷⁹ Vgl. Kommentar von G. Uspenskij:

В последние годы мания самоубийства черной тучей пронеслась над всем русским обществом. (*Отечественные записки*, 1877, №6, стр. 575).

In den letzten Jahren sauste die Selbstmordmanie wie eine schwarze Wolke über die ganze russische Gesellschaft.

²⁸⁰ In *Smert' Ivana Il'iča* (*Tod des Ivan Il'ič*) baut Tolstoj die Beschreibung des klinischen Todes auf einer Eisenbahnmetonymie auf, das persönliche Drama des Protagonisten wird als geistige Gesellschaftskrise, die in der urbanen Kultur zum Ausdruck kommt, diagnostiziert:

Private, das Medizinische und das Soziale in Übereinstimmung²⁸¹ – dieser Überfluss an Metaphern hat eine Verwirrung zwischen den Bedeutungsebenen zur Folge. „Zerlegung“ (*razloženie*), als Gemeinplatz des öffentlichen Diskurses der Nachreformenzeit, ist zum Hauptthema von Dostoevskijs Roman *Podrostok* geworden,²⁸² über die Wurzeln dieses gesellschaftlichen Phänomens wird in seinem *Tagebuch eines Schriftstellers* reflektiert, wobei zu den sozialen noch die neuen, aus theologischen Texten entliehenen Konnotationen hinzugefügt worden sind.

Dostoevskij ist vielleicht der zum Suizid meist geforderte russische Schriftsteller; er hat sich zwar nicht wie ein Radiščev vergiftet oder verhungerte nicht wie ein Gogol', er trug nicht ein Rezept für eine tödliche Dosis Arsens in seiner Tasche wie ein Čaadaev und stürzte sich nicht wie ein Garšin in die Flucht. Die Orientierung des Autors auf Selbstmord wurde schon in seiner ersten Erzählung *Bednye ljudi* (*Die armen Menschen*) angekündigt: Der arme Makar Devuškin drohte der Adressantin seiner Briefe regelmäßig mit dem Selbstmord und formulierte seine Ansprüche mit „wenn, dann“-Formeln. Dostoevskij drohte regelmäßig seinen Nächsten und Bekannten mit Selbstmord und „starb“ mehrmals mit seinen Protagonisten – die literarische Suizidrate war vielleicht nur in den Werken von Aržybašev höher. Dostoevskij widersprach der oft verbreiteten Meinung, die Kinder brächten sich nicht um, indem er eine Reihe minderjähriger Selbstmörder schuf; seine Protagonisten reflektierten nicht über Selbstmord – sie erhängten sich meistens. Nachdem er auf dem Semënovskij Platz hingerichtet wurde (er hat die Hinrichtung und die darauffolgende Begnadigung weder erlebt, noch überlebt – er wurde *tatsächlich* hingerichtet und dann neu geboren), schuf er einen ganzen Hinrichtungsdiskurs, der viel tiefer als der eines V. Hugo mit dessen Novelle *Der letzte Tag eines zum Tode Verurteilten* oder der eines I. Turgenev mit dessen Erzählung *Kazn' Tropmana* (*Tropmans Hinrichtung*) war. Und obwohl die Hinrichtung hier nicht thematisiert

Вдруг какая-то сила толкнула его в грудь, в бок, ещё сильнее сдавило ему дыхание, он провалился в дыру, засветилось что-то. С ним сделалось то, что бывало с ним в вагоне железной дороги, когда думаешь, что едешь вперёд, а едешь назад, и вдруг узнаёшь настоящее направление. (Л. Толстой, *Смерть Ивана Ильича*, т. 26, стр. 112.)

Plötzlich stieß ihn eine unbekannte Kraft in die Brust, in die Seite, es schnürte ihm noch stärker die Atemwege, er fiel in ein Loch hinab, etwas blitzte auf. Ihm ging es, wie früher im Eisenbahnwaggon, wenn man denkt, man fahre vorwärts und in der Tat fährt man rückwärts, und erfährt plötzlich, was die richtige Bewegungsrichtung ist.

²⁸¹ 1897 erschien in Frankreich die Monographie von E. Durkheim *Le Suicide. Étude de sociologie*, in der der Suizid als Symptom der Krankheit der Gesellschaft (Folge des Bruchs in der Einheit des sozialen Körpers) metaphorisch beschrieben wurde und die triadische Klassifikation der Selbstmordarten (egoistischer, altruistischer und anomischer Selbstmord) vorgenommen wurde. Obwohl die russische Übersetzung erst 1912 erschien, wurde dieses Buch schon um die Jahrhundertwende zum Nachschlagwerk in Russland.

²⁸² Во всё́м идея разложения, ибо все врозь и никаких не остаётся связей не только в русском семействе, но даже просто между людьми. [...] Разложение – главная видимая мысль романа. (Zitiert nach I. Paperno, 1997 : 177.)

In allem steckt die Idee der Zerlegung, weil alle getrennt sind und keine Verbindungen bleiben, weder in der russischen Familie, noch zwischen den Menschen. [...] Zerlegung ist die sichtbare Hauptidee des Romans.

wird, soll der Hinrichtungsdiskurs an dieser Stelle erwähnt werden, da er in gewisser Sicht Elemente des Eisenbahntodes beinhaltet.

Das Eisen ist ein infernales Metall für Dostoevskij - in seinen Werken sind alle Äxte, Messer und Scheren todbringend und der Tod selber geschieht durch das Zerschneiden bzw. Zerhacken. Die eiserne Komponente aller dieser Mittel bürgt dafür, dass dieses Zerschneiden fast unabhängig vom Willen des Mörders funktioniert. Diese Geräte handeln automatisch, sobald sie hoch gehoben werden – die Guillotine veranschaulicht am besten dieses Prinzip. Die schwere eiserne Klinge, die sich verselbständigt und ihrem Opfer den Kopf abschlägt, ist der Todesträger *per definitionem*, da das Abtrennen des Kopfes vom Körper für Dostoevskij der Tod *per definitionem* ist. Der emblematische Tod Johannes des Täufers, die Erinnerungen an die eigene Hinrichtung und die Bilder des Todes durch die Guillotine (anhand zahlreicher Meldungen in der Presse²⁸³ und der oben erwähnten Novellen) sind die Grundlage für seinen Hinrichtungsdiskurs, der nicht nur den Monolog Myškins, sondern auch *das Ganze* des Romans *Der Idiot* bildet.

Am ersten Tag nach seiner Ankunft in Petersburg führt Fürst Myškin dreimal Gespräche zum Thema Hinrichtung und jedes Mal im Haus vom General Epančín. Zuerst erzählt er dem Lakai im Vorzimmer des Generalsalons, was ein Mensch empfindet, dessen Kopf in wenigen Minuten durch die Guillotine abgeschlagen wird. Kurz nachdem er den Salon betritt, erzählt er der Generalin und ihren drei Töchtern von einem Menschen, der einige Minuten auf die Hinrichtung wartete und danach begnadigt wurde. Kurz danach wird das Guillotinen-Thema wiederaufgenommen und Lev Nikolaevič spricht vom guillotinierten Räuber und seinen letzten Gedanken. Formal gesehen hat der Fürst folgende Erfahrung – er war einmal Zeuge einer öffentlichen Hinrichtung durch die Guillotine in der Schweiz und hörte die Schilderung eines zum Tode Verurteilten und während der Hinrichtung Begnadigten. Dostoevskij selber hat nie einen Tod auf der Guillotine gesehen; außer eigener Erfahrung eines zum Tode Verurteilten hat er auch die Hinrichtung vom Terroristen Mlodeckij durch das Erhängen erlebt. Im Vergleich zu V. Hugo, dessen Erzählung eine Sekunde vor der Tod bringenden Bewegung der Guillotine aufhört, und zu I. Turgenev, der sich in der letzten Sekunde vor der tatsächlichen Hinrichtung umgedreht hat, schildert Dostoevskij die Hinrichtung bis zur letzten Sekunde. Myškin geht weiter – er stellt sich an die Stelle des Hingerichteten, dessen Kopf schon abgeschlagen ist, aber noch fünf Sekunden weiterlebt. Diese Sekunden *post mortem* sind der Inbegriff des Schrecklichsten, da das Gehirn im Jenseits *weiß*, dass es keine

²⁸³ Die Replik von Aglaja („Schade, Fürst, dass Sie keine Hinrichtung mit angesehen haben, ich hätte sonst danach gefragt...“) ist in dieser Hinsicht nicht mehr schockierend – der Guillotinen-Tod war zu der Zeit der Veröffentlichung von *Der Idiot* schon seit langem medialisiert.

Hoffnung mehr gibt. Dieses „keine Hoffnung mehr“ ist nicht nur für die Hinrichtung relevant – dies wird zum Bestandteil des Selbstmordes.

Sowohl für den Diskurs über den gewaltsamen Tod, als auch für den Selbstmorddiskurs ist die Frage typisch, welcher Tod – der langsame oder der schnelle – leichter sei. Wie der Leser, der sich fragen kann, warum eine Anna Karenina, die die Möglichkeit hat, durch die Einnahme des Opiums „leicht“ zu sterben, einen gewiss „schrecklicheren“ und auf jeden Fall schmerzhafteren Tod bevorzugt, beschäftigt sich Fürst Myškin mit der Frage, die in ihrer Formulierung weit von der Ethik ist, und zwar: „Wie soll der Mensch getötet werden?“ Im Gespräch mit dem Lakai begründet er, warum die körperliche Marter bzw. das physische Leiden leichter sei, als das Wissen *navernjaka* („mit Gewissheit“ – das Wort wird in diesem Monolog dreimal wiederholt), als dieses „keine Hoffnung mehr“:

А тут всю эту последнюю надежду, с которою умирать в десять раз легче, отнимают *наверно*; тут приговор, и в том, что его наверно не избежешь, вся ужасная-то мука и сидит: и сильнее этой муки нет на свете.²⁸⁴

Einem zum Tode Verurteilten aber ist dieser letzte Lichtschimmer, der das Sterben zehnmal leichter macht, *mit Gewissheit* genommen; das Urteil liegt vor, die Gewissheit aber, dass es kein Entrinnen gibt, birgt eine so furchtbare Qual, wie es sie schlimmer auf der Welt nicht gibt.

Im Fall des „Guillotinen-Todes“ wird dieses „keine Hoffnung mehr“ durch das Klirren des Metalls verstärkt; dieses Detail scheint Myškin dermaßen von Bedeutung, dass er es zweimal wiederholt – zuerst im Gespräch mit dem Lakai und dann in seiner Schilderung der Hinrichtung bei der Generalin:

И подумать, что это так до самой последней четверти секунды, когда уже голова на плахе лежит, и ждет, и... *знает*, и вдруг услышит над собой, как железо склизнуло! Это непременно услышишь!²⁸⁵

Zu denken, dass das alles so bleibt bis zur letzten Viertelsekunde, wenn schon der Kopf auf dem Klotz liegt – man wartet, man *weiß*... und hört plötzlich über sich das Eisen herabsausen! Das hört man unbedingt!

Das Klirren des Eisens ist die Schwellensituation, in der die „Gewissheit“, von welcher Dostoevskij spricht, die „Dunkelheit“, d. h. dem letzten, was Karenina „bewusst“ wahrnimmt, vorwegnimmt.

Im von den Medien der 1880er Jahre elaborierten Selbstmord-Diskurs wurden alle Meldungen nach einem standardisierten Schema strukturiert und enthielten keine Reflexionen über Sinn und Ursache des Geschehenen; die Beschreibung vom Körper des Selbstmörders gewann dagegen eine zentrale Rolle, so dass die Termini der Autopsie schnell zur Norm wurden und der Anatom-Pathologe zur, wenn nicht sprechenden, dann zitierten Instanz in der Öffentlichkeit wurde. In diesem Kontext schien A. Kuprins „lebensbestimmende“ Eisenbahnpassage (*Poedinok, Das Duell*) und die von Nazarov entworfenen naturalistischen

²⁸⁴ Ф. Достоевский, *Идиот*, т. 8, стр. 26.

²⁸⁵ Ebd., S. 76.

Bilder²⁸⁶ nicht mehr schockierend - die „an den Zugrädern aufgewickelten Innerein“ waren keine diskursive Neuigkeit mehr. 1876 bietet Fürst Tolstoj eine Gebrauchsanweisung des Selbstmordes im technischen Zeitalter²⁸⁷ im achten Kapitel von *Anna Karenina* an, so dass der „Eisenbahnselbstmord“ zum literarischen Topos wird. Für den „Eisenbahntod“ sprechen zwei Argumente – die Schnelligkeit und die scheinbare Schmerzlosigkeit des Geschehens – so jedenfalls wird der Tod des Bahnwächters im ersten Kapitel interpretiert:

- Вот смерть-то ужасная! Сказал какой-то господин, проходя мимо. – Говорят, на два куска.
- Я думаю, напротив, самая лёгкая, мгновенная, - заметил другой. [...]
- Дурное предзнаменование, - сказала она.²⁸⁸
„Ein entsetzlicher Tod!“, sagte ein vorübergehender Herr. „Es heißt, er sei in zwei Stücke gerissen worden.“
„Nein, ich finde, dass es ein so plötzlicher Tod der leichteste ist“, bemerkte ein anderer. [...]
„Ein böses Vorzeichen“, sagte sie.

Gegen diese zwei Argumente spricht das absolut unästhetische Aussehen des zermalmtten Körpers von Anna (Tolstoj erspart dem Leser die Beschreibung ihrer Leiche nicht); und auch die „Schmerzlosigkeit“ des Geschehens scheint nicht versprochen zu sein:

...на столе казармы бесстыдно растянутое посреди чужих окровавленное тело, еще полное недавней жизни; закинутая назад уцелевшая голова с своими тяжелыми косами и вьющимися волосами на висках, и на прелестном лице, с полуоткрытым румяным ртом, застывшее странное, жалкое в губах и ужасное в остановившихся незакрытых глазах...²⁸⁹

...Auf einem Tisch in dem Dienstraum lag der blutige Leib, der noch vor kurzem voller Leben gewesen war, schamlos ausgestreckt, inmitten fremder Leute. Der unversehrt gebliebene, zurückgeworfene Kopf mit den schweren Flechten und dem krausen Haar an den Schläfen, und auf dem schönen Gesicht mit dem halb geöffneten roten Mund ein erstarrter, seltsamer Ausdruck, traurig um die Lippen und furchtbar in den offen gebliebenen Augen...

Die Eisenbahn als Suizidmedium hat nach wie vor einen ernsten Konkurrenten in Gestalt eines Revolvers.²⁹⁰ Mit dessen Hilfe scheint der Tod zum einen, sicherer zu sein und zum anderen, wie ein Musikstück für ein Kammerorchester, nicht aus dem Privatrahmen hervorzutreten und dadurch keine große Resonanz hervorzurufen:

²⁸⁶ Если я попаду под поезд, и мне перережут живот, и мои внутренности смешаются с песком и наматываются на колеса, и если в этот последний миг меня спросят: „Ну что, и теперь жизнь прекрасна?“ - я скажу с благодарным восторгом: „Ах, как она прекрасна! (А. Куприн, *Поединок*, т. 4, стр. 202.)

Wenn ich unter den Zug gerate und mein Bauch zerschnitten wird, und wenn sich meine Gedärme mit dem Sand vermischen und um die Zugräder aufwinden, und wenn man mich in diesem letzten Augenblick fragt: „Nun, ist das Leben jetzt auch schön?“, so würde ich mit dankerfüllter Begeisterung antworten: „Ach, wie schön ist es!“

²⁸⁷ Im russischen Kontext wurde das Thema „Selbstmord“ in der Presse aller Richtungen endlos diskutiert – in ihrer Auslegung dominierten ideologische Argumente, so dass die „Zivilisation“ mit dem „Kapitalismus“ gleichgesetzt wurde. Für manche Vertreter der sozial-darwinistischen Ideologie waren die Selbstmörder die Opfer des Kampfes ums Dasein, der mit der Entwicklung der Zivilisation wesentlich an Härte zunahm.

²⁸⁸ Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 8, стр. 76-77.

²⁸⁹ Ebd., S. 377.

²⁹⁰ Vgl. in A. Ostrovskijs *Talanty i poklonniki*:

Мелузов останавливается: Побеседуемте, молодой человек! Или вы, может быть, застрелиться торопитесь? Так я вам не помешаю, стреляйтесь, стреляйтесь! Ведь студенты при всяких неудачах стреляются. (А. Островский, *Таланты и поклонники*, т. 5, стр. 278-279.)

Meluzov hält an. Wollen wir miteinander reden, junger Mann! Oder haben Sie es eilig, sich zu erschießen? Ich werde Sie nicht stören, erschießen Sie sich ruhig! Alle Studenten erschießen sich bei allen Fehlschlägen.

...чтобы хоть сколько-нибудь облегчить себя от задушавшей его тоски, он вышел на платформу и стал жадно вдыхать свежий и холодный воздух; при этом ему несколько раз приходила в голову мысль броситься на рельсы, чтобы по нем прошел поезд. "Но тут можно, пожалуй, не умереть, - думал он: - а сделаться только уродом; револьвер, в этом случае, гораздо вернее."²⁹¹
 ...um sich von der ihn würgenden Schwermut zu befreien, ging er auf den Bahnsteig und begann, die frische und kalte Luft hastig einzuatmen; dabei kam ihm einige Male der Gedanke, auf die Gleise zu stürzen, damit ihn der Zug überfahre. „Aber da kann man im schlimmsten Fall nicht sterben, nur zum Krüppel werden“, dachte er. „Der Revolver wäre in diesem Fall viel sicherer.“

Der begangene oder geplante Suizid auf der Eisenbahn wird seit den 1870er Jahren das bevorzugte Mittel gegen die „Ungerechtigkeiten des Lebens“ oder einfach gegen das „misslungene“ Leben (in Kareninas Fall formuliert, wie folgt: „и я накажу его и избавлюсь от всех и от себя“, „ich werde ihn bestrafen, und werde mich von allen und von mir selber befreien“). Pozdnyšev (*Krejcerova sonata*) bedenkt immer wieder während seiner Zugreise nach Moskau, wie seine Frau mit Truchačevskij Klavier gespielt hat, und malt sich ihre Affäre möglichst „lebendig“ aus; völlig erschöpft von seinen Gefühlen findet er plötzlich eine „Endlösung“ – nur der Gedanke, dass *sie* nach seinem Tod weiter leben wird, hält ihn von diesem Schritt ab:

Страдания были так сильны, что, я помню, мне пришла мысль, очень понравившаяся мне, выйти на путь, лечь на рельсы под вагон и кончить.²⁹²

Ich litt so furchtbar, dass mir sogar, wie ich mich erinnere, ein Gedanke kam, der mir gut gefiel: aus dem Wagen steigen, mich auf das Geleise legen und mich vom Zuge überfahren lassen.

Katjuša Maslova in *Voskresenie (Die Auferstehung)* plant den Selbstmord, nachdem sie Nechljudov hinter dem Fenster des Wagens erster Klasse an einer Bahnhofstation sieht („Пройдёт поезд – под вагон, и кончено“²⁹³, „Wenn der Zug kommt, dann – unter den Waggon, und dann ist alles zu Ende“), in Kuprins *Poedinok (Das Duell)* versucht Chlebnikov, sich unter die Zugräder zu stürzen und in Čechovs *Platonov* droht Saša mit dem Selbstmord („под машину лягу... Не хочу я так жить“, „ich werde mich unter die Maschine legen... Ich will nicht so leben...“), nachdem sie erfährt, dass ihr Mann ein Rendezvous mit einer fremden Frau hat. Bloks provinzielle Schönheit²⁹⁴ („в цветном платке на косы брошенном, красивая и молодая“, „eine Schöne und Junge, die Zöpfe noch unter dem Tuch verstaut“), müde von den bloßen Erwartungen des Glückes, das sich irgendwo in einem Wagen der vorbeirasenden Züge verbirgt, liegt neben den Gleisen („под насыпью, во рву некошенном, лежит и смотрит как живая“²⁹⁵, „Dicht bei dem Gleisbett, am Bahndamm, im Graben / Liegt und schaut, / Als ob sie lebt, ihre Hände haben / Die Zöpfe noch unter dem Kopftuch

²⁹¹ А. Писемский (1), *В водовороте*, т. 6, стр. 354.

²⁹² Л. Толстой, *Крейцерова соната*, т. 12, стр. 185.

²⁹³ Л. Толстой, *Воскресение*, т. 13, стр. 137.

²⁹⁴ Der Suizid auf den Gleisen könnte in Bloks Welt als typische Todesszene betrachtet werden (vgl. Hinweise von Z. Minc (1999 : 541 ff.) auf die Funktion von Synechdoche im späteren Werk A. Bloks).

²⁹⁵ А. Блок, *На железной дороге*, т. 3, стр. 260.

verstaubt“) und die Kinder ihrer älteren Unglücksfreundin erfahren von einer „guten Nachbarin“, dass die Mama sich umgebracht hat („Мамочке не больно, розовые детки, / Мамочка сама на рельсы легла...“²⁹⁶, „Mutter tut nun nichts weh, rosa Kinder, / Mutter hat sich freiwillig auf die Schienen hingelegt.“)

A. Belyj inszeniert einen Selbstmord im A. Bloks Mutter gewidmeten Gedicht *Na rel'sach* (*Auf den Schienen*), in welchem das suizidgeforderte Ich das letzte Szenario in der Manier eines Kleinbeamten (Amtsschreibers, Telegraphisten) verfasst:

Ужели я в жалобах слезных / Ненужный свой век провлачу? / Улѣгся на рельсах железных, / Затих: притаился – молчу.

Зажмурил глаза, но слезою - / Слезой увлажнился мой взор. / И вижу: зелёной иглою / Пространство сечёт семафор.

Блеснул огонёк, еле зримый, / Протяжно гудит паровоз. / Взлетают косматые дымы / Над купами чахлах берёз.²⁹⁷

Kann es sein, dass ich in tränenvollen Klagen / mein Leben verbringen werde? / Auf dem eisernen Geleise mich hingelegt, / Bleibe ich ruhig, versteckt und ich schweige.

Die zugeführten Augen hat plötzlich / eine Träne angefeuchtet. / Ich sehe: wie eine grüne Nadel / durchdringt den Raum der Semaphor.

Ein kleines Licht, kaum sichtbar, hat geblinzelnd, / die Lokomotive pfeift langsam, / Die Rauchfetzen fliegen / über den dicht wachsenden leblosen Birken.

Ein anderer niedriger Beamter A. Belyjs begeht Selbstmord auf den Schienen in *Stancija*:

Один... Стоит у стрелки. / свободен переезд. / Сечёт кустарник мелкий / Рубин летящих звёзд.

И он на шпалы прыгнул / К расплавленным огням: / Железный поезд грянул по хряснувшим костям.²⁹⁸

Alleine... Steht er an der Weiche, / Der Übergang ist frei. / Der Rubin der fliegenden Sterne / hackt das kleine Gebüsch.

Er hat sich zu den geschmolzenen Lichtern / auf die Schwellen hingeworfen. / Der eiserne Zug fuhr lärmend / über die knackenden Knochen.

Die Liste der „Eisenbahn-Selbstmörder“ erschöpft sich nicht mit den Kleinbeamten Belyjs...

Die literarische Generalprobe von Kareninas Tod findet im Jahre 1872 statt – im zweiten russischen Lektürenbuch veröffentlicht Tolstoj eine Kurzgeschichte *Devočka i griby* (*Das Mädchen und die Pilze*), in welcher er die Tod bringende Maschine ein kleines Mädchen überfahren lässt und im letzten Augenblick seine schöpferische Barmherzigkeit zeigt, indem er die Kleine das Ganze überleben lässt. Dieser Text wird hier *in toto* zitiert:

Девочка и грибы (Быль)

Две девочки шли домой с грибами.

Им надо было переходить через железную дорогу.

Они думали, что машина далеко, взлезли на насыпь и пошли через рельсы.

Вдруг зашумела машина. Старшая девочка побежала назад, а меньшая – перебежала через дорогу.

Старшая девочка закричала сестре: «Не ходи назад!»

²⁹⁶ А. Блок, *Из газет*, т. 1, стр. 309.

²⁹⁷ А. Белый, т. 1, *На рельсах*, стр. 163.

²⁹⁸ А. Белый (2), *Станция*, стр. 170.

Eine ferne Reminiszenz von Belyjs „knackenden Knochen“ ist in *Master i Margarita* zu finden: Korov'ev schildert wie folgt den Tod von Berlioz:

Я был свидетелем. Верите - раз! Голова - прочь! Правая нога - хрусть, пополам! Левая - хрусть, пополам! Вот до чего эти трамваи доводят! (М. Булгаков (1), *Мастер и Маргарита*, т. 2, стр. 526.)

Ich war Zeuge. Glauben Sie mir – ratsch – Kopf ab! Das rechte Bein – knacks – in zwei Hälften! Dahin führt das mit diesen Straßenbahnen!

Но машина была так близко и так громко шумела, что меньшая девочка не расслышала; она подумала, что ей велят бежать назад. Она побежала назад через рельсы, споткнулась, выронила грибы и стала подбирать их.

Машина уже была близко, и машинист свистел что было силы.

Старшая девочка кричала: «Брось грибы!», а маленькая девочка думала, что ей велят собрать грибы, и ползала по дороге.

Машинист не мог удержать машины. Она свистела изо всех сил и наехала на девочку.

Старшая девочка кричала и плакала. Все проезжающие смотрели из окон вагонов, а кондуктор побежал на конец поезда, чтобы видеть, что случилось с девочкой.

Когда поезд прошел, все увидели, что девочка лежит между рельсами головой вниз и не шевелится.

Потом, когда поезд уже отъехал далеко, девочка подняла голову, вскочила на колени, собрала грибы и побежала к сестре.²⁹⁹

Zwei Mädchen gingen mit den Pilzen nach Hause.

Sie mussten über die Gleise gehen.

Sie dachten, dass der Zug weit sei; sie kletterten den Bahndamm hinauf und überquerten die Gleise.

Plötzlich lärmte der Zug. Das ältere Mädchen lief zurück, und das jüngere lief über die Schienen.

Das ältere Mädchen rief der Schwester: „Geh nicht zurück!“

Aber die Maschine war so nah und lärmte so laut, dass das kleine Mädchen es nicht recht verstehen konnte; es dachte, es müsste zurücklaufen. Es lief über die Schienen zurück, stolperte, ließ die Pilze fallen und begann sie aufzusammeln.

Die Maschine war schon nah, und der Lokführer piffte aus aller Kraft. Das ältere Mädchen schrie: „Lass die Pilze!“, aber die Kleine dachte, dass sie die Pilze aufsammeln sollte und kroch auf den Schienen hin und her.

Der Lokführer konnte die Maschine nicht aufhalten. Sie piffte aus aller Kraft und überfuhr das Mädchen.

Die Ältere schrie und weinte. Alle Reisenden schauten aus den Fenstern der Waggonen und der Schaffner lief zum Zugende, um zu sehen, was aus dem Mädchen geworden war.

Als der Zug weg war, sahen alle, dass das Mädchen kopfunter zwischen den Schienen lag und sich nicht bewegte.

Dann, als der Zug schon weit weg war, hob das Mädchen den Kopf, erhob sich auf die Knie, sammelte die Pilze auf und lief zur Schwester.

Die gesamte Erzählung ist nach didaktischen Überlegungen konzipiert; Tolstojs ethische Überzeugungen in Bezug auf das technische Monstrum verbergen sich hinter dem äußerst einfachen Lehrstoff. Dieser höchst pädagogische Text Tolstojs ist dem Thema „Fehler in der Interpretation verschiedener Zeichen“ gewidmet: wenn das ältere Mädchen mit etwas Verspätung Besonnenheit zeigt, missversteht die Kleine zweimal deren verbalen Signale („He ходи назад!“, „Geh nicht zurück!“, „Брось грибы!“, „Lass die Pilze!“) und reagiert nicht auf das Pfeifen des Lokführers und die lärmende Maschine. Im Gegensatz zu den Passagieren, die z. B. in *Voskresenie* kein besonderes Interesse an der äußeren Welt zeigen, schauen alle aus den Fenstern und nehmen sich das Schicksal des Kindes zu Herzen („Все проезжающие смотрели из окон вагон“, „Alle Reisenden schauten aus den Fenstern“, „все увидели, что девочка лежит между рельсами...“, „alle sahen, dass das Mädchen kopfunter zwischen den Schienen lag“). Die Eisenbahn in diesem rein pragmatischen, für das russische Volk gedachten Text wird in Termini aus zwei Sprachbereichen beschrieben - der Zug wird volkstümlich *mašina* („Maschine“) genannt, die Eisenbahn dagegen *železnaja doroga*, anstatt volkstümlicher *čugunka*. Durch den Verfremdungseffekt erscheint der Zug als lebendiges böses Wesen, das außer Menschenkontrolle gerät und dem unschuldigen Kind (siehe kaum

²⁹⁹ Л. Толстой, *Девочка и грибы (Быль)*, *Вторая русская книга для чтения*, т. 10, стр. 52.

versteckte Botschaft: die Autorenposition ist ein „entweder, oder“ aus den Elementen des Oppositionspaars „Unschuld, Kindheit, Natur vs. Böses, Technik, Zivilisation“) leid antut. Um der *fabula* Willen schafft der Autor eine eigene Zugkonstruktion – wie sonst wäre es möglich, dass die in Waggonen sitzenden Reisenden das Kind auf den Gleisen zuerst vor der Lokomotive, also perspektiv und, nachdem der Zug es überfährt, retrospektiv sehen, ohne dass die „Maschine“ den Blick versperrt? Bar jeglicher Spur von Ironie, nennt der Autor seine Mini-Erzählung *byl'* („wahrhaft Geschehenes“).

Die Pilze spielen in diesem Text eine verhängnisvolle Rolle: obwohl ihr Wert dem Leser verheimlicht bleibt, ist er aber dem Kind klar – wie von einem Fetisch, kann sich das Mädchen von ihnen nicht trennen und will sie um jeden Preis behalten (nach dem Unglück sammelt es die auf den Gleisen verstreuten Pilze ein und schließt sich erst dann der Schwester an). Von den Pilzen hypnotisiert verliert das Kind seine Hörkraft und nimmt die gefährliche Situation nicht wahr: das lärmende Technowesen hat auf das Mädchen aber keine Wirkung.

L. Tolstoj's Roman *Anna Karenina* beginnt mit einer Beschreibung des Todes; vor diesem Hintergrund spielt sich die erste Begegnung von Anna und Vronskij und ihre Beziehung – der Tod spielt die Rolle einer Kupplerin und die zukünftige Liebe steht unter seinem Zeichen.

Im Winter 1873 kommt Anna Karenina mit dem Zug nach Moskau. Die Tragödie an der Bahnstation Obiralovka passiert im Frühling 1876 (nach Berechnungen von Professor Timofej Pnin – „irgendwann im Mai 1876“). Im Roman bereisen Anna, Vronskij und Karenin mehrmals die Strecke Petersburg-Moskau; die Eisenbahn ist für diese ein Kommunikationsmittel, das zwei russische Metropolen, die Landgüter Vronskijs und Levins, Italien, deutsche Kurorte und die russische Provinzstation Obiralovka auf der Strecke Moskau-Nižnij Novgorod zu einem Netz verbindet. Die Eisenbahn findet einen mystischen Vertreter in der Figur eines grässlichen, das Eisen-schmiedenden *mužiks*, der sowohl Anna, als auch Vronskij insgesamt in acht Szenen erscheint (im Traum und als eine Vision im Wachzustand - kurz vor ihrer Begegnung,³⁰⁰ vor der Geburt ihrer Tochter, nach der Jagd und

³⁰⁰ Indirekte Erscheinung – bevor Anna in Petersburg aus dem Waggon steigt, eilen andere Passagiere ihr voraus, unter ihnen – ein *mužik* mit dem Sack:

...молодеватый кондуктор, на ходу давая свисток, соскочил, и вслед за ним стали по одному сходить нетерпеливые пассажиры: гвардейский офицер, держась прямо и строго оглядываясь; вертлявый купчик с сумкой, весело улыбаясь; мужик с мешком через плечо. (Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 8, стр. 71.)

Der schneidige Schaffner gab noch im Fahren ein Signal mit seiner Trillerpfeife und sprang dann ab; unmittelbar nach ihm stiegen einzelne ungeduldige Reisende aus: ein Gardeoffizier in sehr gerader Haltung, der sich streng umschaute, ein vergnügt lächelnder geschäftiger junger Kaufmann mit einer Reisetasche, ein Bauer mit einem Quersack auf der Schulter.

Die Anwesenheit des *mužiks* im Waggon erster Klasse ist durch seine Symbolhaftigkeit motiviert – seine Erscheinung wird zur Vorandeutung zweier Ereignisse, der Begegnung mit Vronskij und des Todes von einem Bahnwächter; dessen Tod, von Anna als „schlechtes Zeichen“ (*durnoe predznamenovanie*) verstanden, betrachtet Nabokov als mystisches Verhältnis (*tainstvennoe svjazujuščee zveno*).

dreimal am Tag von Annas Tod). Die letzte, völlig symbolische Erwähnung der Eisenbahn³⁰¹ fällt mit Vronskijs Abfahrt in den Balkan zusammen.

M. Al'tman weist darauf hin,³⁰² dass in das Eisenbahnnetz außer Anna auch ihr Bruder Stiva – er sucht sich eine Stelle in der Eisenbahnagentur („член комиссии соединенного агентства кредитно-взаимного баланса южно-железных дорог и банковых учреждений“, „Mitglied der Kommission der vereinigten Agentur für gegenseitigen Kreditenbalance zwischen der südlichen Eisenbahnen und Banken“), ihr Sohn, der „Eisenbahn“ spielt (mit dem Kommentar des Gouverneurs – „ein gefährliches Spiel“) und Levin, der eine Schrift über die Eisenbahnen redigiert, geraten.

In Tolstoj's Roman wird die alles vernichtende Seite der Eisenbahn nuanciert - ihre suizidale Aura wird sichtbar und die Gräfin Karenina gehört zu ihren „Ehrenopfern“. Sogar wenn eine mehr „traditionelle“ Art des Suizids im literarischen Werk gewählt wird, kann die Eisenbahn den Selbstmordablauf beeinflussen (z. B. kann das Lokomotivenpfeifen den Thanatostrieb stimulieren oder die Intensität des inneren Zerreißzustands umschreiben). In A. Apuchtins *Iz bumag prokurora* (*Aus den Akten des Staatsanwalts*) zwingt der Zug den Helden, einen endgültigen Entschluss zu fassen und drängt ihn zum letzten Schritt:

Не знаю. Вдруг в безмолвии ночном / Отчетливо, протяжно и тоскливо / Раздался дальний свист локомотива... / О, этот звук давно уж мне знаком! / В часы бессонницы до бешенства, до злости, / Бывало, он терзал меня, / Напоминая близость дня...³⁰³
Ich weiß nicht. Plötzlich in der nächtlichen Geräuschlosigkeit / Deutlich, langsam und traurig / War das ferne Pfeifen der Lokomotive zu hören... / Oh, dieser Ton ist mir schon seit langem bekannt! / Vor langem hat er mich / Als Erinnerung an den kommenden Tag, / In den Stunden der Schlaflosigkeit bis zur Wut, / bis zur Bosheit gequält.

In *Anna Karenina* erinnert der sich immer wiederholende Ton des zerdrückenden Eisens an den Tod des Bahnwächters (mentale Rückkehr in die Vergangenheit) und deutet Annas tragisches Ende voraus.

Das Motiv der „Eisenbahn“ in *Anna Karenina* ist, einerseits, mit dem Wahn im Traum und andererseits, mit dem Tod verbunden: auf der „bewussten“ Ebene der *narratio* ist dieser Bezug in der Anfangsepisode mit dem überfahrenen Bahnwächter, in der Episode von Annas Suizid und indirekt in der Erwähnung der Abfahrt Vronskijs sichtbar. Mit Annas rekurrerendem Traum, der Leitmotivik des *mužiks* ist der Tod auf der „unbewussten“ Ebene

³⁰¹ vgl. bei B. Ejchenbaum (1974 : 222):

Железная дорога, вообще играет в романе какую-то зловещую, мистическую роль – от начала [...] и до конца. Это [...] символ, воплощающий в себе и зло цивилизации, и ложь жизни, и ужас страсти.

Die Eisenbahn spielt eine verhängnisvolle, mystische Rolle im Roman – von Anfang an [...] bis zu seinem Ende. Sie ist [...] das Symbol, das sowohl das Böse der Zivilisation, als auch den Betrug des Lebens und den Schrecken der Leidenschaft beinhaltet.

³⁰² vgl. bei M. Al'tman (1966 : 111).

³⁰³ А. Апухтин, *Из бумаг прокурора*, стр. 235.

zu rekonstruieren. Das Lokomotivenpfeifen während des Schneesturms reißt Karenina aus ihrem fieberhaften Zustand heraus³⁰⁴ - in seiner Analyse nennt B. Ejchenbaum es samt Schneesturm und Kerze „die ersten Elemente der Allegorie“, die erst im vierten Teil einen allegorischen Sinn bekommen.³⁰⁵

Die Bedeutung und die Funktion von Annas Träumen werden erst im Laufe des Romans klar; die ersten Interpretationsversuche (Anna behauptet, bei der Geburt ihres unehelichen Kindes zu sterben und somit für den Ehebruch und ihre sündhafte Liebe bestraft zu werden) erweisen sich als falsch.³⁰⁶ Nach der Geburt wiederholt sich der Traum und auch die parömisches Redewendung über das Eisen realisiert sich im Traum (der grässliche *mužik* schlägt tatsächlich auf das Eisen) und weist somit in der fiktionalen Realität auf den Tod Annas durch die Eisenbahn hin. Die „sinnlosen Worte“, die der *mužik* auf Französisch wiederholt, werden am Anfang (in Vronskijs Traum) gemurmelt und dadurch undeutlich (vgl. „заговорил по-французски какие-то странные слова“, „er hat plötzlich merkwürdige Wörter auf Französisch gesprochen“). In Annas Traum kurz vor der Geburt wird die Art der Aussprache akzentuiert³⁰⁷ und seine Worte bekommen einen Sinn. Am Tag von Annas Suizid spricht der *mužik* im Traum nicht den ganzen Satz, sondern gibt bruchstückhaft die ihr schon bekannte Botschaft wieder. Seine Beschäftigung mit dem Eisen wird dagegen konkretisiert und akzentuiert – Anna versteht, dass er ihr etwas schreckliches antut und sie dabei als einen unbeseelten Gegenstand behandelt („не обращает на неё внимания“, „dass dieser Mensch sie gar nicht beachtete“), - als einen schon toten Körper:

Утром страшный кошмар, несколько раз повторявшийся ей в сновидениях ещё до связи с Бронским, представился ей опять и разбудил её. Старичок-мужичок с взлохмаченною бородой что-то делал,

³⁰⁴ Vgl.: ...впереди плачевно и мрачно заревел густой свисток паровоза. (Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 9, стр. 116).

... vorne heulte die laute Lokomotivenpfeife weinerlich und düster.

³⁰⁵ Vgl.: „этот психологический материал [...] получает аллегорический смысл“ (Б.Эйхенбаум, 1974 : 220).

³⁰⁶ A. Bognola (1995 : 145) weist auf den intertextuellen Bezug zu Dostoevskijs Verfälschungen hin: „In diesem Fall verursacht die Projektion der Psyche Annas eine Überinterpretation und eine falsche Deutung des Traums, die an die für Dostoevskij typische Verfälschung oder Manipulation der Interpretation durch die perspektivische Interferenz erinnern“

³⁰⁷ ... и я вижу, что это мужик маленький с взъерошенною бородой и страшный. Я хотела бежать, но он нагнулся над мешком и руками что-то копошится там... [...] Он копошится и приговаривает по-французски, скоро-скоро и, знаешь, **грассирует**: „Il faut le battre le fer, le broyer- le pétrir...“³⁰⁷ (Л.Толстой, *Анна Каренина*, т.8, стр. 397.)

...und ich sehe, dass es ein Bauer mit zerzaustem Bart ist, ein kleiner, schrecklich aussehender Kerl. Ich wollte weglaufen, aber er bückte sich über einen Sack und wühlte darin herum... [...] Er wühlte in dem Sack und sagte dabei etwas auf Französisch, ganz schnell, **mit rollendem R**: „Il faut le battre le fer, le broyer – le pétrir...“

Der schwarzbärtige *mužik* aus Annas Träumen erscheint in I. Annenskijes Gedicht *Lunnaja noč' na ischode zimy* (*Mondnacht am Ende des Winters*):

Эти тени, эти / Вздохи паровоза / И, осеребренный / Месяцем жемчужным, / Этот длинный, черный / Сторож станционный / С фонарём ненужным / На тени узорной. (И. Анненский, *Лунная ночь на исходе зимы*, стр. 129.)

Diese Schatten, dieses / Seufzen der Lokomotive, / Und wie versilbert / Von dem perlenhaften Mond, / Ist dieser lange, schwarze / Bahnwärter / Mit der nutzlosen Laterne / Auf dem schönen Schatten.

нагнувшись над железом, приговаривая бессмысленные французские слова, и она, как и всегда при этом кошмаре (что и составляло его ужас), чувствовала, что мужичок этот не обращает на неё внимания, но делает это какое-то страшное дело в железе над нею, что-то страшное делает над ней. И она проснулась в холодном поту.³⁰⁸

Am Morgen quälte sie wieder der schreckliche Alptraum, den sie schon vor ihrer Verbindung mit Vronskij mehrmals gehabt hatte, und weckte sie auf. Ein alter Mann mit zerzaustem Bart stand über allerlei Eisenzeug gebeugt und machte irgend etwas damit, wobei er sinnlose französische Worte vor sich hin murmelte; und wie immer bei diesem Traum fühlte sie (und das war das Entsetzlichste), dass dieser Mensch sie gar nicht beachtete, obwohl er etwas Schreckliches mit ihr machte, während er mit dem Eisen klirrte. Sie erwachte, in kalten Schweiß gebadet.

Auf der paradigmatischen Ebene deuten die zerlegten, deformierten Worte auf die baldige Zerlegung von Annas Körper hin; das im Traum vorkommende „Eisen über ihr“ (*železo nad neju*) konkretisiert sich in der *narratio* – Anna stirbt zerrissen unter den eisernen Zugrädern. Auf Annas bald kommenden Tod weist auch ein kleines Detail kurz vor der Zugabfahrt hin – Anna merkt plötzlich, dass ein Mitreisender sich bekreuzigt, aber ihr entgeht der Sinn dieses Zeichens:

Наконец прозвенел третий звонок, раздался свисток, визг паровика, рванулась цепь, и муж перекрестился. "Интересно бы спросить у него, что он подразумевает под этим", - с злобой взглянув на него, подумала Анна.³⁰⁹

Endlich ertönte das dritte Glockenzeichen, die Lokomotive pffiff und schnaufte, die Ketten zwischen den Waggons zogen sich straff, und der Mann in Annas Abteil bekreuzigte sich. „Es wäre interessant, ihn zu fragen, was er sich dabei denkt“, dachte Anna und warf ihm einen zornigen Blick zu.

An der Bahnstation Obiralovka ausgestiegen, weiß Anna noch nicht, dass sie bald stirbt – sie hat gar nicht vor, sich umzubringen; am Tag zuvor dachte sie an Selbstmord, als sie ihre Opium enthaltende Medizin einnahm. Der Gedanke an Suizid verschwindet genauso plötzlich, wie es ihr in den Sinn kommt und bleibt in seiner Formulierung ziemlich naiv – solche Träumereien sind typisch für Gymnasiastinnen und romantisch gesinnte junge Damen; sie sind masochistisch gefärbt und bleiben in der Regel unrealisiert:

Когда она налила себе обычный прием опиума и подумала о том, что стоило только выпить всю стюклянку, чтобы умереть, ей показалось это так легко и просто, что она опять с наслаждением стала думать о том, как он будет мучаться, раскаиваться и любить ее память, когда уже будет поздно. Она лежала в постели с открытыми глазами [...] и живо представляла себе, что он будет чувствовать, когда ее уже не будет и она будет для него только одно воспоминание.³¹⁰

Als sie die gewohnte Dosis Opium eingoss und überlegte, dass sie nur das ganze Fläschchen auszutrinken brauche, um zu sterben, da schien ihr das so leicht und einfach, dass sie wieder mit Freude daran dachte, wie er sich quälen, wie er bereuen und ihrer in Liebe gedenken werde, wenn es zu spät sein werde. Sie lag mit offenen Augen im Bett [...] und stellte sich lebhaft seine Empfindungen vor, wenn sie nicht mehr da sein und für ihn nur noch Erinnerung sein werde.

Am Abend, nach dem letzten Streit mit Vronskij und dem Besuch von Dolly fährt Anna zur Eisenbahnstation; sie ist dermaßen gereizt, dass alles und alle ihr „hässlich“ und dadurch unerträglich erscheinen. Der Inhalt von Vronskijs Zettel ist für sie ohne Belang, nur ein Detail

³⁰⁸ Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 2, стр. 347 .

³⁰⁹ Ebd., S. 361.

³¹⁰ Ebd., S. 346.

– seine Schriftweise („mit nachlässiger Schrift“) – ist von Wichtigkeit. Sie wendet sich mit der „Drohung“ an ihren „Peiniger“ (nicht an Vronskij) und weiß nicht, wo sie hingehen soll. Sie wird von vielen Menschen genau beobachtet (von zwei Diensmädchen, dem Stationsvorsteher, jungen Männern, einem *kvas*-Verkäufer, einem Herrn mit einer Brille, Damen und Kindern), aber keiner versucht sie aufzuhalten. Auf dem Bahnsteig stehend, denkt sie plötzlich (dieses „plötzlich“ ist entscheidend) an den Bahnwächter und kommt zu ihrem fatalen Entschluss. Die Erinnerung an den verunglückten Bahnwächter wird zum Schlüsselmoment, der die ganze Gedankenverwirrung strukturiert. Bei der ersten Begegnung mit Anna bemerkt Vronskij, wie leicht und graziös sie sich bewegt, - mit der gleichen Leichtigkeit (vgl. „Быстрым, лёгким шагом“ - „mit schnellen, leichten Schritten“) geht Anna die Treppe runter zu den Gleisen, ihre letzte Bewegung wird auch „leicht“ genannt (vgl. „лёгким движением, как бы готовясь стать, опустилась на колена“ - „mit einer leichten Bewegung, als wollte sie gleich wieder aufstehen“):

Подходил товарный поезд. Платформа затряслась, и ей показалось, что она едет опять.

И вдруг, вспомнив о раздавленном человеке в день её первой встречи с Вронским, она поняла, что ей надо делать. Быстрым, лёгким шагом спустившись по ступенькам, которые шли от водокачки к рельсам, она остановилась подле вплоть мимо её проходящего поезда. Она смотрела на низ вагонов, на винты и цепи и на высокие чугунные колёса медленно катившегося первого вагона и глазомером старалась определить середину между передними и задними колёсами и ту минуту, когда середина эта будет против неё.

«Туда! – говорила она себе, глядя в тень вагона, на смешанный с углем песок, которым были засыпаны шпалы, - туда, на самую середину, и я накажу его и избавлюсь от всех и от себя.

Она хотела упасть под поравнявшийся с ней серединою первый вагон. Но красный мешочек, который она стала снимать с руки, задержал её, и было уже поздно: середина миновала её. Надо было ждать следующего вагона. [...] И ровно в ту минуту, как середина между колёсами поравнялась с нею, она откинула красный мешочек и, вжав в плечи голову, упала под вагон на руки и лёгким движением, как бы готовясь стать, опустилась на колена. [...] Она хотела подняться, откинуться; но что-то огромное, неумолимое толкнуло её в голову и потащило за спину. «господи, прости мне всё!» - проговорила она, чувствуя невозможность борьбы. Мужичок, приговаривая что-то, работал над железом...³¹¹

Ein Güterzug kam. Der Bahnsteig zitterte, und sie hatte das Gefühl, als fahre sie wieder...

Da fiel ihr plötzlich der Mann ein, der an dem Tag ihrer ersten Begegnung mit Vronskij überfahren worden war, und nun wusste sie, was sie zu tun hatte. Mit schnellen, leichten Schritten ging sie die Stufen hinunter, die vom Wasserturm zu den Schienen führten, und blieb dicht neben dem vorbeifahrenden Zug stehen. Sie starrte auf den unteren Teil der Waggons, auf die Schrauben, Ketten und die hohen gusseisernen Räder des langsam dahinrollenden ersten Wagens, und suchte mit dem Augenmaß die Mitte zwischen den Vorder- und Hinterrädern und den Augenblick zu bestimmen, wenn die Mitte gerade vor ihr sein werde.

„Dorthin!“, sagte sie sich und blickte auf den Schatten der Waggons auf den mit Kohle gemischte Sand, der die Schwellen bedeckte, „dorthin, gerade in die Mitte, und ich habe ihn bestraft und mich von allen und von mir selbst befreit.“

Sie wollte sich unter den ersten Waggon werfen, dessen Mitte gerade an ihr vorüberkam; aber die rote Reisetasche, die sie vom Arm nehmen wollte, hielt sie auf, und es war schon zu spät: die Mitte des Waggons war an ihr vorüber. Sie musste auf den nächsten Wagen warten. [...] Und genau in dem Augenblick, als die Mitte zwischen den Rädern ihr gegenüber war, warf sie die rote Reisetasche fort, drückte den Kopf zwischen die Schultern, ließ sich unter den Waggon auf die Hände fallen und kniete nieder, mit einer leichten Bewegung, als wollte sie gleich wieder aufstehen. [...] Sie wollte aufstehen, sich zurückwerfen, aber etwas Riesiges, Unerbittliches stieß gegen ihren Kopf und schleppte sie am Rücken mit fort. „Herr Gott, vergib mir alles!“, sagte sie, als sie fühlte, dass kein Widerstand mehr möglich war. Der Bauer klirrte mit dem Eisenzeug und murmelte vor sich hin.

³¹¹ Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 9, стр. 363-364.

In der Schlusszene wird Annas Tod durch zwei Elemente – das rote Säckchen und das Kreuzzeichen zeitlich verschoben; danach versucht Anna, ihre letzte bewusste Bewegung gut zu berechnen, damit die Waggonmitte direkt vor ihr sei. Wie am Tag zuvor versetzt sie der bevorstehende Tod in Schrecken, das Eisen aber ist kein Glasfläschchen mit Opium, dem „Eisenbahnsuizid“ kann man nicht entgehen – etwas „Riesiges, Unerbittliches“ stößt gegen ihren Kopf und sie fühlt, dass „kein Widerstand mehr möglich“ ist.

Der Selbstmord von Karenina lässt sich auf der pragmatischen Ebene aus folgenden Elementen rekonstruieren: die Plötzlichkeit des Entschlusses, das Nicht-Prämeditierte, das genaue Berechnen der Bewegung, die Leichtigkeit, mit der sie sich unter die Zugräder stürzt, das Klirren des Eisens, das kurze Auflodern ihres Bewusstseins und die anschließende Dunkelheit. Die darauffolgenden literarischen Eisenbahn-Selbstmorde werden von diesem Schema geprägt: Kareninas Nachfolger, der Unteroffizier in der Binnenerzählung von Kuprins *Granatovyy braslet* (*Granatarmband*) entscheidet sich, ohne zu zögern, für den Suizid auf die scherzhafte Forderung seiner Geliebten hin:

Обратно возвращались ночью пешком по полотну железной дороги. Вдруг навстречу им идет товарный поезд. Идет очень медленно вверх, по довольно крутому подъему. Дает свистки. И вот, только что паровозные огни поравнялись с компанией, она вдруг шепчет на ухо прапорщику: "Вы все говорите, что любите меня. А ведь, если я вам прикажу — вы, наверно, под поезд не броситесь". А он, ни слова не ответив, бегом — и под поезд. Он-то, говорят, верно рассчитал, как раз между передними и задними колесами: так бы его аккуратно пополам и перерезало. Но какой-то идиот вздумал его удерживать и отталкивать. Да не осилил. Прапорщик как уцепился руками за рельсы, так ему обе кисти и оттяпало.³¹² Zurück gingen sie zu Fuß am Eisenbahndamm. Plötzlich kommt ihnen ein Güterzug entgegen. Er fuhr sehr langsam hinauf, die Steigung war ziemlich steil. Die Lokomotive pfiß. Und plötzlich, als die Lokscheinwerfer die Gesellschaft eingeholt haben, flüsterte sie dem Unteroffizier ins Ohr: „Sie sagen ständig, dass Sie mich lieben, aber wenn ich Ihnen befehlen würde, sich unter den Zug zu werfen, würden Sie es nicht tun.“ Ohne ein Wort zu sagen, läuft er zum Zug und wirft sich darunter. Er, so sagt man, hat alles gut berechnet, genau zwischen den vorderen und hinteren Rädern, so hätte es ihn genau in der Mitte durchgeschnitten. Aber irgendeinem Idioten ist es eingefallen, ihn zurückzuziehen und wegzustoßen. Er tat es aber nicht kräftig genug. Der Unteroffizier hat sich mit beiden Händen an den Schienen festgehalten, so dass es ihm beide Hände abgetrennt hat.

Kuprins Erzähler betont auch das Faktum des „guten Berechnens“ („как раз между передними и задними колесами“, „genau zwischen den vorderen und den hinteren Rädern“) und mit geradezu anatomischen Genuss spricht er von einem hypothetischen, in zwei gleiche Teile zerschnittenen Körper. Die Prosaik des Lebens in Person „eines idiotischen Retters“ führt das Thanatosunternehmen *ad absurdum* – anstatt der schrecklichen Leiche wird dem Publikum der verstümmelte, aber immer noch lebende und dadurch lächerliche Körper des romantischen Unteroffiziers serviert.

³¹² А. Куприн, *Гранатовый браслет*, т. 5, стр. 254.

In einer seiner letzten Erzählungen – *Žertva (Opfergabe)* - beschreibt L. Andreev den lange vorausgeplanten Selbstmord einer Hauptmannswitwe: Nach dem Tod ihres Mannes lebt Elena Andreevna, eine „nichtsutzige Alte“ in extremem Elend, von ihrer Tochter Tais'ja verhasst. Der Tod des Hauptmanns hat ihren Lebensstil völlig verändert – sie, die ihr ganzes Leben an „Empfänge für fünfzehn Personen“ mit französischem Wein, Obstkörbe im Winter, Konzerte und Theaterlogen gewöhnt war, muss jetzt ein Zimmer mit ihrer erwachsenen Tochter teilen und mit Demut ihre sadistischen Ausfälle ertragen. Die ständigen Vorwürfe, dass sie die „Mörderin von Papa“ und die Ursache des ganzen Unglücks sei und ihre Schuldgefühle, dass dies vielleicht wahr sein könnte, treiben sie zu einer „einfachen“ Lösung: Für das Glück ihrer Tochter sollte sie sich versichern lassen und dann einen Eisenbahnunfall inszenieren. Auch hier wird das Faktum des „guten Kalküls“ betont, die Vorbereitungen sind perfekt durchgeführt – Elena Dmitrievna fährt sehr ungern mit der Eisenbahn und redet auch oft davon. Neben ihrer Leiche findet man die für die Reise gekauften Äpfel, Gurken und eine Sardinenbüchse; diese rechtzeitig und vor allem richtig angewandte Psychologie liefert Beweise für die Interpretation dieses Falls als Unfall und nicht als Selbstmord – die Selbstmörder kaufen keine Äpfel. Der Plan ist perfekt ausgeführt und der Glückszustand, die Erfüllung aller Wünsche ist erreicht. Nur eines ist nicht berechnet und in Betracht gezogen worden, nämlich das, was das ganze Unternehmen zu einem Alptraum macht: der Schmerz, der rasende Herzschlag, das unbeschreibliche Grauen des lebendigen Körpers, der in den nächsten Sekunden unter den schweren eisernen Rädern verstümmelt wird:

Елена Дмитриевна сделала-таки свою случайность и погибла под колесами вагона жертвою собственной неосторожности. Так записал в протокол обманутый жандарм со слов обманутых свидетелей и на основании психологии.

Произошло это очень просто, и были примечательны только некоторые подробности. Ехала Елена Дмитриевна из Петербурга, когда это случилось, ездила получать пенсию - и в мешочке у нее действительно оказались и книжка, и деньги, новые тридцать серебряников. [...] Было очевидно, что у старухи, при переходе с площадки на другую, закружилась голова, и она упала вниз, между вагонами [...] А боль? А страх? А бешеное биение сердца? А неописуемый ужас живого тела, которому предстоит сию минуту быть раздробленным железными, тяжелыми катящимися колесами? И это мгновение, когда она решилась упасть, и руки отлипли от поручней, и вместо их твердости и защиты - пустота падения, наклон, невозвратность? ³¹³

Elena Dmitrievna hat doch ihren „Zufall“ gemacht, war ihrer eigenen Unvorsichtigkeit zum Opfer gefallen und unter den Zugrädern gestorben. So gab der betrogene Gendarm nach den Aussagen der betrogenen Zeugen und aufgrund der Psychologie zu Protokoll.

Das ist sehr einfach passiert, und nur einige Einzelheiten waren bemerkenswert. Elena Dmitrievna fuhr aus Petersburg weg, als es geschah. Sie ist dorthin gefahren, um ihre Rente zu beziehen – und im Beutel waren tatsächlich sowohl das Rentenbuch, als auch das Geld – dreißig neue Silberlinge. [...] Es war klar, dass die Alte beim Übergang von einem Waggon zu dem anderen Schwindel bekommen hatte und nach unten zwischen die Waggons gefallen war [...] Und der Schmerz? Und die Angst? Und rasendes Herzpochen? Und der unbeschreibliche Schrecken des lebendigen Leibes, der im nächsten Augenblick von den eisernen, schwer rollenden Rädern zerstückelt wird? Und dieser Augenblick, als sie sich entschloss, runterzustürzen und die Hände die Haltestangen losließen, und statt ihrer Festigkeit und des Schutzes – die Leere des Sturzes, das Fallen, das Nichtzurückkehren.

³¹³ Л. Андреев (1), *Жертва*, т. 6, стр. 112-113.

Die Eisenbahn kann, wenn nicht den physischen, auch den psychischen Tod bringen – ein Weihnachtsscherz im überfüllten Waggon (in A. Kuprins *Putanica, Die Verwirrung*) endet für einen der drei reisenden Freunde in der Psychiatrie, die Eisenbahnreise in die Stadt N., erweist sich als Weg in die Demenz mit Wahnvorstellungen. Der Mangel an Platz von der Größe eines Waggons vernichtet das Leben eines Passagiers: Um sich Schlafplätze zu verschaffen, verwirklichen drei sich zufällig begegnete Reisende einen lustigen Plan – einer von ihnen wird für einen gefährlichen psychisch Kranken, der ein extra Abteil für sich und seine Begleitung braucht, ausgegeben. Der erste Teil ihres Plans wird zu einem totalen Erfolg, das leere Abteil steht zur Verfügung, wie auch die Sanitäter an der Bahnstation, die den nichts ahnenden Simulanten (seine Mitreisenden sind früher ausgestiegen und haben um des Scherzes Willen noch ein Telegramm aufgegeben, damit ihr „Treuhandfreund“ nicht ohne Betreuung bleibt) in die entsprechende Anstalt liefern. Das Komödien-Szenario der Reise mit der klassischen „Verwechslung“ endet tragisch – als der Fall endlich geklärt wird, ist der Protagonist schon längst krank. Sein Brief, in welchem er das Ganze zu erklären versucht, endet folgendermaßen:

Жизнь здесь невыносима. Служители, подкупленные смотрителем (который, как вам известно, - прусский шпион), ежедневно подсыпают в пищу больным огромное количество стрихнину и синильной кислоты. Третьего дня эти изверги простерли свою жестокость до того, что пытали меня раскалённым железом [...] Также о крысах. Эти животные, по-видимому одарены...³¹⁴

Das Leben hier ist unerträglich. Die vom Aufseher, der wie Sie wissen, ein preußischer Spion ist, bestochenen Krankenpfleger schütten jeden Tag eine große Menge von Strychnin und Blausäure in das Essen der Kranken hinein. Vor drei Tagen sind diese Unmenschen in ihrer Brutalität dazu gekommen, mich mit glühendem Eisen zu foltern. [...] A propos Ratten. Diese Tiere sind wahrscheinlich begabt...

In *Doktor Živago* schafft Pasternak eine tolstoische Situation von Fatalität. Die herzreißenden Klagen der Lokomotiven sind in der Klosterzelle im ersten Kapitel von *Doktor Živago* zu hören – hier wird der persönliche Abschiedsschmerz (Tod der Mutter) durch die Lokomotivenpfeife ausgedrückt und die Zukunft in unendlichen Zugreisen antizipiert. Der Vater von Jurij kommt ums Leben, nachdem er aus dem Zug springt, und Jurij stirbt an Herzversagen, nachdem er aus dem defekten (*neispravnyj*) Straßenbahnwaggon aussteigt. Die Reaktion der neugierigen Passanten, die seine Leiche anschauen, ist vom suizidalen bzw. unfallreichen Alltagsmuster diktiert: sie beruhigen sich oder werden enttäuscht – sein Tod aber bricht das übliche Schema und hat anscheinend keinen Bezug zur Schienenwelt.

Zwischen Jurijs Tod und dem seines Vaters besteht ein mystischer Zusammenhang: einige Monate nach dem Tod seiner Mutter betet Jurij für sie und erinnert sich plötzlich, dass er vergessen hat, für seinen verschollenen Vater zu beten. Jurij „vergisst“ seinen Vater zweimal:

³¹⁴ А. Куприн, *Путаница*, т. 3, стр. 266.

erstens, beim Beten und zweitens, sind die Kindheitserinnerungen, in denen sein Vater präsent ist, aus seinem Gedächtnis gelöscht. Mystisch gesehen, ist der Suizid Andrej Živagos dann möglich und erfolgt tatsächlich, wenn Jurij sein Gebet auf „ein andermal“ verschiebt.

Die Beschreibung vom Selbstmord Andrej Živagos, der sich aus dem sausen Zug hinauswirft (knapp ein Satz), weist in einem Detail eine Parallele mit dem von Anna Karenina auf – die pasternaksche Metapher („ins Wasser springen“) ist ein Echo von Annas Gefühlen, kurz vor ihrem Tod, vgl.:

... с силой оттолкнув Григория Осиповича и распахнувши дверцу вагона, он бросился на всем ходу со скорого вниз головой на насыпь, **как бросаются с мостков купальни под воду, когда ныряют.**³¹⁵
Als der Mann ihn heftig zurückstieß, die Wagentür aufriß und sich bei voller Fahrt kopfüber hinausstürzte, so **wie Badende vom Steg ins Wasser springen.**

Надо было ждать следующего вагона. **Чувство, подобное тому, которое она испытывала, когда, купаясь, готовилась войти в воду,** охватило её и она перекрестилась.³¹⁶
Sie musste auf den nächsten Wagen warten. Ein Gefühl, ähnlich jenem, das sie empfand, **wenn sie beim Baden ins Wasser stieg,** überkam sie, und sie bekreuzigte sich.

Der plötzliche Tod, das „Zufällige“, das Unvorbereitete in seiner letzten Seelenbewegung drücken sich in dem „Streifen geronnenen Blutes“ aus, der als fremdes Detail bzw. „etwas anderes“, das mit dem Tod nichts zu tun hat („Schlammspitzer“, „feuchtes Birkenblatt“ auf dem Gesicht Andrej Živagos), empfunden wird:

Тело самоубийцы лежало на траве около насыпи. Струйка запекшейся крови резким знаком чернела поперек лба и глаз разбившегося, перечеркивая это лицо словно крестом вымарки. Кровь казалась не его кровью, вытекшею из него, а приставшим посторонним придатком, пластырем, или брызгом присохшей грязи, или мокрым березовым листком.³¹⁷

Die Leiche des Selbstmörders lag am Bahndamm im Gras. Ein Streifen geronnenen Blutes zog sich, ein scharfes Mal, dunkel über Stirn und Augen, wie um das Gesicht mit einem Kreuz duchzustreichen. Das Blut schien nicht das Blut, nichts aus ihm herausgeflossen, sondern von fremder Hand aufgetragen worden zu sein wie ein Pflaster oder ein angetrockneter Schlammspritzer oder wie ein feuchtes Birkenblatt.

Nicht nur die fiktionale Eisenbahn ist todbringend, sondern auch die reelle kann eine fatale Rolle im Leben eines Dichters spielen: Die letzten Stunden seines Lebens verbringt der 82-jährige Lev Tolstoj im Zugwaggon und stirbt in der Wohnung Ivan Ozolins, des Vorstehers der Bahnstation Astapovo,³¹⁸ unter dem Krach von Lokomotivenpfeifen und den

³¹⁵ Б. Пастернак, *Доктор Живаго*, т. 4, стр. 16.

³¹⁶ Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 9, стр. 363.

³¹⁷ Б. Пастернак, *Доктор Живаго*, т. 4, стр. 17.

³¹⁸ Die Station Astapovo spielte eine besondere Rolle im Leben B. Pasternaks. In seiner Skizze *Menschen und Positionen* erinnert er sich, wie er vom Tod Tolstojs erfuhr und mit seinem Vater zum Bahnhof Paveleckij eilte. In früherer Erzählung *Briefe aus Tula*, die mit einer Beschreibung des Zuges beginnt und auch endet, erinnert sich der Protagonist, ein Dichter, an die von ihm verbrachte Nacht an der Eisenbahnstation, wo Tolstoj starb: Это было, когда составляли особый поезд в Астапове, с товарным вагоном под гроб, и когда толпы незнакомого народа разъезжались со станции в разных поездах, кружившихся и скрещивавшихся весь день по неожиданностям путаного узла, где сходились, разбегались и секлись, возвращаясь, четыре железных дороги. (Б. Пастернак, *Письма из Тулы*, т. 3, стр. 29.)

vorbeirasenden Züge. Der Suizid von Anna Karenina hat, außer einer Reihe literarischer Nachahmungen, eine unerwartete Folge – die höchst unpoetische Station „Obiralovka“ stirbt mit der Revolution und erhebt sich als Siedlung „Železnodorožnyj“ auf, – die Literatur revanchiert sich über die Realität.

Sergej Stepnjak-Kravčinskij, dem bekannten Terroristen und Autor des Romans *Andrej Kožuchov*, gelingt es, dem russischen Geheimdienst zu entgehen und in Pariser Emigration zu leben. Nach allem, was er erlebt und überlebt hat, gelingt es ihm aber nicht, der Eisenbahn zu entgehen – er stirbt im Alter von 44 Jahren unter den Rädern eines Zuges. Der Dichter Innokentij Annenskij stirbt an Herzversagen am Carskosel'skij Bahnhof in Petersburg. Während der Zugfahrt Feodosija-Moskau im September 1924 erkrankt V. Brjusov an Pneumonie und stirbt kurz danach...

Der Selbstmord auf den Gleisen bildet einen eigenen Textkorpus und scheint trotz gewisser „Unbequemlichkeiten“ nach wie vor sehr anziehend zu sein: In einem unvollendeten Gedicht aus dem Jahre 1911 schreibt Achmatova:

И это юность - светлая пора / / Да лучше б я повесилась вчера / Или под поезд
бросилась сегодня.³¹⁹
Und das ist die Jugend – eine schöne Zeit / / Ich sollte mich lieber gestern erhängen /
Oder mich heute unter den Zug werfen.

Der Tod von E. Verharn nuanciert das seit langem zum Gemeinplatz gewordene Assoziationsfeld „Zug / Todesträger“: der Zug wird zu einer Mordwaffe, mit welcher der Dichter getötet wird:

Блеснули тяжи и колёса, / По гладким рельсам пронеслись, / Да искры – золотые осы / Снопом сияющим
взвились. [...]
И поезд, что над славным телом / С тяжелым грохотом прошел, / Сияет перед миром целым. / Немой и
горестный символ!³²⁰
Es glänzten Stränge und Räder, / sie sausten auf den glatten Schienen, / Und die Funken, die goldenen Wespen, /
schwebten wie eine strahlende Garbe.
Der Zug, der den berühmten Körper / dröhnend überfahren hat, / glänzt vor der ganzen Welt, / ein stummes und
trauriges Symbol.

Eine Eisenbahnfahrt kann extrem vulgäre Züge annehmen: M. Gor'kij schrieb, dass er Russland nicht verzeihen konnte, dass Čechovs Leichnam in einem Waggon „für Austern“ nach Moskau überführt worden sei.³²¹ Der Austernwaggon und die Nachbarschaft zum Grab

Das war, als man den Sonderzug, mit dem Güterwaggon für den Sarg, in Astapovo formierte. Die Mengen von unbekannten Menschen verließen die Station in verschiedenen Zügen, die kreisten und deren Wege sich kreuzten den ganzen Tag wegen den Unberechenbarkeiten des verwirrenden Knoten, wo sich vier Eisenbahnlinien kreuzten, auseinander gingen und einander schnitten, einander zurückkehrten.

³¹⁹ А. Ахматова, *В углу старик, похожий на барана...*, т. 1, стр. 71.

³²⁰ Г. Иванов, *Мы все скользим над некой бездной (Верхарн)*, т. 1, стр. 486-487.

³²¹ Die Bestattung von Lev Tolstoj blieb nicht ohne einen Hauch des Vulgären – die Station Astapovo verwandelte sich an jenen Tagen in ein „buntes Lager der Journalistenwelt“. In *Menschen und Positionen* berichtete B. Pasternak:

von Kasakenwitwe Kukaretkina waren nicht die einzigen Schwerpunkte in der Liste der „Vulgaritäten“, die die Bestattung Čechovs begleitet haben, denn das Ganze gipfelte in seinem Grabmal, dessen vernichtende Charakterisierung bei I. Bunin zu finden ist:

Мы постояли возле могил Эртеля, Чехова. Держа руки в опущенной муфте, она долго глядела на чеховский могильный памятник, потом пожала плечом:

- Какая противная смесь сусального русского стиля и Художественного театра!³²²

Wir standen eine Weile an Gräbern von Ėrtel' und Čechov. Ihre Hände im herabhängenden Muffe, sah sie lange auf Čechovs Grabstein, dann zog die Schultern hoch:

- Welch eine hässliche Mischung vom russischen Zuckerbäckerstil und dem Chudožestvennyj Theater.

8. 6 Arrivée d'un train

Как ожидание бывает нестерпимо!
Толпою пестрою наполнился вокзал,
Гурьба артельщиков прошла, болтая, мимо,
А поезда все нет, пора б ему прийти!
Вот раздался свисток, дым по дороге взвился...
И, тяжело дыша, как бы устав в пути,
Железный паровоз пред ним остановился.
(А. Апухтин, *С курьерским поездом*)
Wie unerträglich kann das Warten sein!
Mit bunter Menschenmenge füllte sich der Bahnhof an.
Eine Schar Artelmitglieder ging plaudernd vorbei,
Und der Zug ist immer noch nicht da, es ist höchste Zeit
anzukommen!
Da ertönte ein Pfiff, der Rauch stieg über die Gleise auf...
Und schwer atmend, als ob sie auf der Fahrt müde geworden wäre,
Hielt vor ihm die eiserne Lokomotive an.
(А. Apuchtin, *Mit einem Kurierzug*)

Es gab eine Zeit, in der man von der Poesie der Bahnhöfe sprechen konnte. Man konnte als Beobachter Stunde um Stunde auf den Bahnsteigen zubringen, konnte die Züge einrollen und ausfahren sehen und sich an Wagenschildern berauschen, die die Fantasie von Paris bis St. Petersburg, von Moskau bis zu den östlichen Grenzen des Russischen Imperiums trugen. Man sah Menschen aussteigen, die noch gestern, vor ein paar Tagen oder Wochen in jenen märchenhaften Städten oder Ländern gewandert waren und an denen noch der Staub der Boulevards, vielleicht sogar die Schaumspritzer des Meers klebten. Das Leben schien seine dramatischen Momente an diesen Ort verlegt zu haben – die Züge kamen an, die Menschenmassen stiegen aus, manche wurden empfangen, umarmt, andere rissen sich mit den letzten Abschiedsworten los, stiegen ein und bald winkten ihnen Taschentücher nach. Der

Станционный посёлок Астапово представлял в тот день пёстрый шумевший табор мировой журналистики. Бойко торговал буфет на вокзале, официанты сбивались с ног, не поспевая за требованиями и бегом разнося поджаристые бифштексы с кровью. Пиво лилось рекой. (Б.Пастернак, *Люди и положения*, т.3, стр.321.)

Die Station Astapovo hat sich an diesem Tag in ein buntes lärmendes Lager der Journalistenwelt verwandelt. Das Bahnhofsbuffet war überfüllt, die Kellner liefen sich die Hacken ab, indem sie alle Forderungen befriedigen sollten und blutige Steaks im Laufschrift brachten. Das Bier floss.

³²² И. Бунин, *Чистый понедельник*, т. 7, стр. 244.

Zug schaffte Jubel und Schmerz, die letzten Minuten vor seiner Ankunft schienen Ewigkeiten zu dauern und doch war die Zeit vor der Abreise nie lange genug, um das wichtigste zu sagen. In diesem Moment zeigte das Leben seine Doppelseitigkeit und sie prägte sich tief in die Seele desjenigen, der diesem Spiel zuschaute. Man empfand den Zug als Symbol des Lebens selbst, seiner Vergänglichkeit und Flüchtigkeit, man verließ die Halle oft mit dem Gefühl, etwas Wichtiges miterlebt oder vielleicht gesehen zu haben.

An diesem Ort der Beweglichkeit und Abwesenheit kann der Dagebliebene, der Nichtverreisende, das Reisen aus der Perspektive des Fortgefahrenen erleben (ein ideales Bild, die Spekulationen eines Hiergebliebenen über die Geschehnisse im Leben der abgereisten Freunde, die in Radiščevs *Dnevnik odnoj nedeli* (*Das Tagebuch einer Woche*) entworfen wurden, präfigurierten diesen imaginativen Akt, dienten als Folie für spätere Textpassagen).

Der imaginative Prozess kann im Fall des „ziellosten“ Zum-Bahnhof-Gehens und bloßen Wartens auf die vorbeirasenden Züge künstlich erzeugt und stimuliert werden. Die Imagination drängt, sie treibt die Zugbewegung voran, macht sie buchstäblich schneller und eilt dem Realtransport voraus. Sie kann sich in zwei Richtungen entwickeln: Zum einen, kann der Hiergebliebene in der neuen virtuellen Realität „mitreisen“ und, je nach Beschleunigung seiner Vorstellungskraft, entweder die Zugreise erleben oder schon am Zielort sein. Hier entsteht eine Vorstellungsrealität, in der, mit einer erstaunlichen imaginativen Dichte, die entferntesten Orte und fremde Menschen erscheinen und man durch dieses sich-weg-imaginierende Verfahren beliebig nach dem Fahrplan den Ankunftsort auswählen kann. Dadurch wird der Bahnhof zu einem Wallfahrtsort, in seiner kosmopolitischen Atmosphäre kann man sich die Würde eines anderen, eines Weltenbummlers, ausleihen. An diesem Ort der Anonymität und gleichzeitig ungewöhnlichen Lebensintensität trifft man auf Menschen, deren bloße Existenz ausreicht, um einen von seinen trüben Gedanken abzubringen oder seine Träume zu beleben:

И часто я ходил на станцию встречать пассажирские поезда. Я никого не ждал, и никому было приехать ко мне; но я люблю этих железных гигантов, когда они проносятся мимо, покачивая плечами и переваливаясь на рельсах от колоссальной тяжести и силы, и уносят куда-то незнакомых мне, но близких людей. Они кажутся мне живыми и необыкновенными; в их быстроте я чувствую огромность земли и силу человека, и, когда они кричат повелительно и свободно, я думаю: так кричат они и в Америке, и в Азии, и в огненной Африке.³²³

Ich ging oft zur Station, mir die Personenzüge anschauen. Ich wartete auf niemanden, und niemand kam zu mir, aber ich mag diese eisernen Riesen, wenn sie vorbeisausen, mit den Schultern schaukelnd und auf den Schienen vor riesiger Last und Kraft sich schleppend unbekannte, aber für mich doch nahe Menschen irgendwohin forttragen. Sie kommen mir lebendig und außergewöhnlich vor; in ihrer Geschwindigkeit spürte ich die Riesigkeit der Erde und die Macht des Menschen, und, wenn sie gebieterisch und frei schreien, denke ich: So schreien sie in Amerika, und in Asien, und im feurigen Afrika.

³²³ Л. Андреев (1), *На станции*, т. 1, стр. 485.

Zum anderen kann man sich der Antizipation hingeben, d. h. über den Reiseablauf im gerade abgefahrenen Zug fabulieren, sich die Abwesenden, ihre kleinen Gesten, die ersten Höflichkeitsformeln und Anfänge von Waggonbekanntschaften klar vorstellen, während in den reellen Zugabteilen sich diese simultan vollziehen. Dabei verlässt man sich auf die eigene Erfahrung, da die Reise ritualisiert wird und aus festgelegten Komponenten besteht. Der Zeitablauf ist dermaßen vorprogrammiert, dass nur eine, immer neue Konstellation der Passagiere ab und zu Änderungen im Zeitablauf bewirken kann.

Der Bahnhof wirkt hypnotisch auf den Nicht-Reisenden – an diesem Ort der nie aufhörenden Hast erlebt man plötzlich Momente der Unendlichkeit, empfindet unerwartet eine gewisse Klarheit der Gedanken, hat das Gefühl, dass die Abwesenden irgendwo in unmittelbarer Nähe sind. Das Auf-den-Bahnhof-Gehen, das Auf-die-Züge-Warten ist keine Marotte – es ähnelt einer Sucht, wird zu einem Bedürfnis – zur Notwendigkeit der Selbsterhaltung.³²⁴

Die Ankunft des Zuges kann aus zwei Perspektiven – aus der Perspektive des Reisenden und aus der des auf dem Bahnsteig Wartenden beschrieben werden. Im ersten Fall wird das Ganze wie eine verlangsamte Fortsetzung der Reisebilder, d. h. bewegter Bilder, Bilderbewegung wahrgenommen:

А между тем поезд бежал да бежал; уже давно и Раштадт, и Карлсруэ, и Брухзаль остались назади; горы с правой стороны дороги сперва отклонились, ушли вдаль, потом надвинулись опять, но уже не столь высокие и реже покрытые лесом... Поезд круто повернул в сторону... вот и Гейдельберг. Вагоны подкатились под навес станции; раздались крики разносчиков, продающих всякие, даже русские, журналы; путешественники завозились на своих местах, вышли на платформу; но Литвинов не покидал своего уголка и продолжал сидеть, потупив голову.³²⁵

Und währenddessen eilte der Zug und eilte; längst schon blieben Raststadt und Karlsruhe und Bruchsal zurück; die Berge auf der rechten Seite der Fahrbahn neigten sich zunächst zurück, rückten in die Ferne, aber dann kamen sie wieder näher, waren jedoch nicht mehr so hoch und seltener mit Wald bedeckt. Der Zug fuhr eine enge Kurve, und Heidelberg war erreicht. Die Wagen rollten unter das Schuttdach des Bahnhofs. Ausrufe von Zeitungsverkäufern wurden laut, die alle möglichen Zeitschriften, sogar russische feilboten. Die Reisenden erhoben sich von ihren Plätzen und begaben sich auf den Bahnsteig. Nur Litvinov verließ seine Ecke nicht, sondern blieb, den Kopf gesenkt, sitzen.

Im zweiten Fall kann man von der Bewegung im Bild sprechen, wobei sie sich zum einen auf den Zuschauer zu (der Wartende steht in der Bahnhofshalle vor dem Bahngleis) und zum anderen am Zuschauer vorbei (der Wartende steht auf dem Bahnsteig) vollzieht:

Приближение поезда всё более и более обозначалось движением приготовлений на станции, беганьем артельщиков, появлением жандармов и служащих и подъездом встречающих. [...] Слышался свист паровика на дальних рельсах и передвижение чего-то тяжелого. [...] Действительно, вдали уже свистел паровоз. Через несколько минут платформа задрожала, и, пылая сбиваемым книзу от мороза паром, прокатился паровоз с медленно и мерно насупливающимся рычагом среднего колеса и с кланяющимся,

³²⁴ Vgl. M. Cvetaevas Fragestellung „Разве поезд только поезд, и его ли ждёшь?“, „Ist der Zug nur ein Zug? Wartet man tatsächlich auf ihn?“ oder ihre Tagebuchnotiz über das tägliche Zur-Eisenbahnstation-Gehen

(M. Цветаева (1), *Сводные тетради*, т. 1, стр. 118).

³²⁵ И. Тургенев, *Дым*, т. 9, стр. 317.

обязанным, заиндевелым машинистом; а за тендером, всё медленнее и более потрясая платформу, стал проходить вагон с багажом и с визжавшей собакой; наконец, подрагивая пред остановкой, подошли пассажирские вагоны.³²⁶

An der Bewegung und an den Vorbereitungen auf der Station erkannte man, dass der Zug bald kommen musste: Gepäckträger liefen hin und her, Gendarmen erschienen, Bahnbeamte und Leute, die jemand abholen wollten. [...] Man hörte das Pfeifen einer Lokomotive auf einem fernen Gleis und wie eine schwere Masse in Bewegung gesetzt wurde. [...] Tatsächlich in der Ferne piffte schon die Lokomotive. Ein paar Minuten später erzitterte der Bahnsteig, und keuchend ihren Dampf, den die Kälte nach unten drückte, ausstoßend rollte die Lokomotive vorbei; der Hebel am Mittelrad beugte und streckte sich langsam und taktmäßig, der dick verummelte, rauhrefbedeckte Lokomotivführer salutierte, und hinter dem Tender, immer langsamer und den Bahnsteig immer stärker erschütternd, glitt der Gepäckwagen vorbei, in dem ein winselnder Hund saß; endlich folgten die Personenwagen und hielten mit leisem Zittern.

In *Detstvo Ljuvers (Die Kindheit von Luvers)* B. Pasternaks wird die Ankunft der Lokomotive verfremdet, d. h. aus der Perspektive eines im Bahnhofsbuffet sitzenden Mädchens dargestellt – die Wahrnehmung des Kindes transformiert das triviale Bahnhofslben in ein Ereignis, so dass das Gesehene wie ein Spektakel in einem Guckkasten bzw. Puppenhaus beschrieben wird:

Они сидели у одного из окон, которые были так пыльны, так чопорны и так огромны, что казались какими-то учреждениями из бутылочного стекла, где нельзя оставаться в шапке. Девочка видела: за окном и улица, а тоже комната, только серьезнее и угрюмее, чем эта – в графине, и в ту комнату медленно въезжают паровозы и останавливаются, навевая мрак; а когда они уезжают и очищают комнату, то оказывается, что это не комната, потому что там есть небо, за столбиками, и на той стороне – горка, и деревянные дома, и туда идут, удаляясь, люди...³²⁷

Sie saßen an einem der Fenster, die so staubig, so prüde und so groß waren, dass sie wie irgendwelche Amtsgebäude aus Flaschenglas aussahen, wo man sich nicht mit bedecktem Kopf aufhalten darf. Das Mädchen sah: Hinter dem Fenster ist nicht die Straße, sondern auch ein Zimmer, das aber ernster und düsterer als dieses – in der Karaffe – ist, und in diesem Zimmer fahren langsam Dampflokotiven ein und halten an, und es wird dadurch finster; aber wenn sie abfahren und das Zimmer räumen, so erweist es sich, dass das kein Zimmer ist, weil dort, hinter kleinen Pfosten der Himmel und auf der anderen Seite ein kleiner Berg und Holzhäuser sind, und dahin gehen die Menschen und werden dabei immer kleiner.

Die Ankunft des Zuges ist ein audio-visuelles Ereignis, das den Effekt einer sich übermäßig steigernden Vergrößerung des herannahenden Objekts mit gleichzeitiger Tonverstärkung erzeugt und bei den Zuschauern die Illusion der Beschleunigung trotz des realen Abbremsens des Zugs hervorruft. Innerhalb weniger Sekunden durchläuft das Bild mit der einfahrenden Lokomotive eine Transformation: Je näher die Maschine kommt, desto größer wird die schwarze Fläche im Bildrahmen des Bahnhofs; es entsteht das Gefühl, dass nach dem unaufhörlichen Anschwellen an die Ränder, die Maschine sich über diese Ränder hinaus ausdehnt. Das dynamische Bild existiert so lange, wie die Lokomotive fährt, - schließlich, nach dem plötzlichen Anhalten des Zugs wird das Ganze mit einem Mal zur Momentaufnahme.

Поезд уже подходил, я глядел в мутную снежную даль, чувствуя себя точно стеклянным от мороза и ледяного внутреннего трепета. Неожиданно и гулко забил колокол, резко завизжали и захлопали двери, туго и резко заскрипели быстрые шаги выходящих из вокзала – и вот как-то космато зачернел вдаль

³²⁶ Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 8, стр. 71.

³²⁷ Б. Пастернак, *Детство Люверс*, т. 3, стр. 44.

паровоз, показался медленно идущий под его тяжкое дыхание страшный треугольник мутно-красных огней... Поезд подошел с трудом, весь в снегу, промёрзлый, визжа скрипя, ноя...³²⁸
Der Zug näherte sich bereits, ich blickte in die verschleierte, verschneite Ferne und fühlte mich infolge des Frostes und der eisigen inneren Erregung wie zu Glas erstarrt. Überraschend und laut erklang die Bahnsteigglocke, Türen kreischten aufreizend und klappten auf und zu, laut und scharf knirschten die raschen Schritte derjenigen, die den Bahnhof verließen; dann zeichnete sich in der Ferne plump und düster eine Lokomotive ab, mit deren schwerem Atem langsam ein furchterregendes Dreieck von mattroten Lichtern einherlief. Der Zug fuhr mühsam ein, tief verschneit und vom Frost durchdrungen, kreischend, winselnd und stöhnend.

Die Darstellung eines in den Bahnhof einfahrenden Zuges ist oft von Müdigkeit und Schwere geprägt: Der Zug, dessen Material nach der Reise erschöpft zu sein scheint (vgl. A. Apuchtins „И, тяжело дыша, как бы устав в пути“, „Und, schwer atmend, als ob er unterwegs müde geworden wäre“ oder G. Adamovičs „Так тихо поезд подошёл, / Пыхтя к облезлому вокзалу“,³²⁹ „So leise traf der schwer atmende Zug / im schäbigen Bahnhof ein“), ist das nach außen getretene Spiegelbild des Inneren, dessen Befindlichkeit – das Gefühl der Einsamkeit und Verlassenheit – in den Dingen selber erscheint.

Продолжительный свист раздался наконец, послышался тяжелый, ежеминутно возрастающий гул, и, медленно выкатываясь из-за поворота дороги, появился паровик. Толпа подалась ему навстречу, и Литвинов двинулся за нею, волоча ноги, как осужденный. Лица, дамские шляпки стали показываться из вагонов, в одном окошке замелькал белый платок... Капитолина Марковна им махала... Кончено: она увидела Литвинова, и он ее узнал.³³⁰

Ein lang anhaltendes Pfeifen ertönte zuletzt, man hörte schweres, jeden Augenblick wachsendes Getöse, und es zeigte sich die langsam aus dem Bahnhofportal tretende Lokomotive. Die Menge trat ihr entgegen, und Litvinov schleppte sich wie ein Verurteilter hinter der Menge her. Gesichter, Damenhüte begannen sich den Waggons zu zeigen, in einem Fenster flimmerte ein weißes Tuch... Kapitolina Markovna winkte mit ihm... Das war das Ende: Sie hat Litvinov gesehen und er hat sie erkannt.

Der Bahnhof ist ein Ort des Wartens und des Vorübergehenden, dessen Wartesaal findet eine Äquivalenz bzw. eine Verlängerung auf den Bahnsteigen – Orten, an denen man kurz verweilt und nie vorhat, für immer zu bleiben. Der Aufenthalt im Bahnhof ist eine „Übergangszeit“, die *per definitionem* materiell unproduktiv ist, sie verrinnt, geht bloß vorüber, muss totgeschlagen werden. Diese „verlorene“ Zeit scheint dagegen für die innere Archäologie äußerst geeignet zu sein und stimuliert oft den imaginativen Prozess, in dem ideale Szenarios für kommende Minuten oder Stunden erarbeitet werden.

Поезд опоздал несколькими минутами. Томление Литвинова перешло в мучительную тоску: он не мог устоять на месте и, весь бледный, терся и толпился между народом. "Боже мой,- думал он,- хоть бы еще сутки..." Первый взгляд на Таню, первый взгляд Тани... вот что его страшило, вот что надо было поскорей пережить... А после? А после - будь что будет!.. Он уже не принимал более никакого решения, он уже не отвечал за себя.³³¹

Der Zug verspätete sich um einige Minuten. Litvinovs Unruhe wuchs zu qualvoller Bangigkeit aus; er vermochte nicht länger auf einem Fleck zu stehen und streunte, sich durch die Menge drängend, totenbleich auf dem Bahnsteig umher. Mein Gott! - dachte er. Wenn doch noch vierundzwanzig Stunden Zeit wären! Tanjas Anblick und Tanjas erster Blick – das war es, wovor ihm graute und was es möglichst schnell hinter sich zu bringen galt.

³²⁸ И. Бунин (2), *Жизнь Арсеньева*, стр. 363.

³²⁹ Г. Адамович, *Так тихо поезд подошёл*, стр. 150.

³³⁰ И. Тургенев, *Дым*, т. 9, стр. 263.

³³¹ Ebd., S. 263.

Und danach? Danach mochte kommen, was da wollte! Er fasste keinen Entschluss mehr, er konnte nicht mehr für sich eintreten.

Der Wartende kann kaum seine Ungeduld unterdrücken, er ist ständig mit der Frage beschäftigt, ob der Zug mit oder ohne Verspätung komme; im Fall der kleinsten Verspätung fühlt sich seine Fantasie beflügelt und malt sich die schrecklichsten Szenen eines hypothetischen Unfalls aus (andere Gründe scheinen zweitrangig zu sein, fast des Moments „unwürdig“):

В вокзале железной дороги она обратилась к первому попавшемуся ей навстречу кондуктору, только что, видно, приехавшему с каким-нибудь поездом и сильно перезябшему.

- Петербургский почтовый поезд не пришел еще? - спросила она.

- Нет еще! - отвечал ей тот сердито.

- Что же, несчастье, что ли, с ним случилось? - спрашивала девушка.

- А бог его знает... Может, и несчастье случилось, - говорил кондуктор, уходя от нее в одну из дверей. Девушка осталась на месте бледная и заметно недоумевающая, что ей предпринять. В это время по вокзалу проходил небольшого роста инженер, но в внушительнейшей ильковой шинели.

- Говорят, с петербургским поездом несчастье случилось? - обратилась к нему стремительно девушка. Инженер открыл на нее удивленные глаза.

- Какое-с? - спросил он ее не совсем спокойным голосом.

- Он не приходит; теперь уже скоро два часа... он должен быть в десять часов.

- Да, но, вероятно, он от метели запоздал, - возразил инженер.

- Бабаев! - крикнул он стоявшему у дверей сторожу. - Не видать поезда?

- Идет, ваше высокоблагородие! - отвечал сторож.

- Ну вот видите, идет!.. Пришел благополучно, - отнесся инженер любезно к девушке. Та при этом вся вспыхнула радостью.³³²

Im Bahnhofsgelände wandte sie sich an den ersten besten Schaffner, der offenbar gerade erst mit einem Zug angekommen war und von der Fahrt stark fror.

- Ist der Petersburger Postzug schon eingetroffen? - fragte sie.

- Nein, noch nicht! - antwortete er ihr zornig.

- Was ist mit ihm, ist etwa ihm ein Unglück passiert? - fragte das Fräulein.

- Das weiß der Kuckuck... Vielleicht ist ein Unglück passiert, - sagte der Schaffner und ging in eine Tür. Das Mädchen blieb stehen, blass und merklich verdutzt, und wusste nicht, was es unternehmen sollte. In dieser Zeit ging durch den Bahnhof ein Ingenieur, der nicht groß von Wuchs war, aber einen beeindruckenden mit Iltis gefütterten Uniformmantel anhatte.

- Mit dem Petersburger Zug soll ein Unglück passiert sein? - wandte sie sich rasch an ihn. Der Ingenieur sah sie erstaunt an.

- Was für ein Unglück? - fragte er sie mit einer nicht ganz ruhigen Stimme.

- Er kommt nicht an; bald wird es zwei Uhr... Er sollte schon um zehn da sein.

- Ja, aber wahrscheinlich hat ihn der Schneesturm aufgehalten, - erwiderte der Ingenieur.

- Babaev! - rief er dem an der Tür stehenden Bahnwärter zu. - Ist der Zug nicht in Sicht?

- Er kommt, Euer Wohlgeboren! - antwortete der Wärter.

- Nun sehen Sie, er kommt! ... Er ist glücklich angekommen, - sagte der Ingenieur liebenswürdig zu dem Mädchen. Dabei strahlte es vor Freude.

Je mehr sich das Tempo des herannahenden Zugs mit seinen blauen, gelben und grünen Waggons³³³ verlangsamt, desto deutlicher wird die Unruhe auf dem Bahnsteig und desto mehr

³³² А. Писемский, (1) *В водовороте*, т. 6, стр. 16.

³³³ Vgl. die von Schulbüchern als Hinweis auf Ungleichheit der Klassen ausgenutzten Verse A. Bloks:

Вагоны шли привычной линией, / подрагивали и скрипели; / Молчали желтые и синие; / В зелёных плакали и пели. (А. Блок, *На железной дороге*, т. 3, стр. 260.)

Durchfahrt der Wagen, verrollendes Wiegen / Rhythmisches Beben, Kreisen und Schwingen; / Die gelben und blauen vornehm, verschwiegen, / Und in den grünen ein Schluchzen und Singen.

oder bei M. Arcybašev:

steigern sich die Bewegungen der Wartenden. Der Zug kommt, trotz der Tatsache, dass seine Ankunftszeit im voraus bekannt ist, immer unerwartet an; die im Bahnhofsgebäude wartende Menschenmasse reagiert impulsiv auf seine Erscheinung – in den meisten entsprechenden Textpassagen sind die Verben *pobežat'* („hinlaufen“), *brosit'sja* („sich stürzen“), *rvanut'* („losstürmen“), *lomit'sja* („losspringen“) zu finden. Seine Ankunft wirkt auf die Wartenden berauschend – man beginnt plötzlich stockend zu reden, seine Erregung äußert sich in Ungeduld, hastigen Bewegungen, in dem Versuch, das ganze Gepäck, ohne zu zaudern, auszuladen und allein zu tragen, in hypertropher Hilfsbereitschaft und Aktivität, die oft das Gegenteil des Angestrebten zur Folge hat und alles aufhält:

[Литвинов] помог им обеим сойти, проговорил несколько приветных слов, недоконченных и неясных, и тотчас же засуетился, начал отбирать билеты, дорожные мешки, пледы, побежал отыскивать носильщика, подозвал карету; другие люди суетились вокруг него...³³⁴

Er half beiden auszusteigen, brachte ein paar nicht zu Ende gesprochene und unklare Worte zum Empfang heraus, wurde sogleich übergeschäftigt, begann die Billets einzusammeln, die Reisetaschen, die Plaids an sich zu nehmen, lief, einen Gepäckträger ausfindig zu machen, hielt eine Droschke an; die anderen waren auch übergeschäftigt um ihn herum...

Die magische Kraft des Bahnhofs wirkt nur kurzfristig - sobald man den Bahnhof verlässt, kehrt man in seinen „normalen“ Zustand zurück und vergisst dessen aufregende Atmosphäre bis zum nächsten Mal.

Wenn das Warten auf den einreisenden Zug gewisse Parallelen zu dem Erwarten des Messias aufweist, wird die Abreise des Zuges, das Spiegelbild seiner Ankunft in allen Texten als „Abschiedskomplex“ dargestellt. Die religiöse Rhetorik des Abschieds, des Weggehens findet man schon in *Dnevnik (Das Tagebuch, 1876)* von M. Baškircева,³³⁵ wo das Faktum der Abreise als eine Art Offenbarung, eine Tat, die wie eine Bekehrung den Ablauf des ganzen Lebens radikal ändert, empfunden wird. Der Bahnhof ist ein Ort, wo die Vergangenheit wie bei der Beichte, kurz wiederbelebt wird und vor den Augen vorbeizieht. Nach der Zugabreise beginnen die Dagebliebenen sich von der Gegenwartsfläche auf die der Vergangenheit zu bewegen und ihre Gesichtszüge verlieren an Deutlichkeit. Der Zug setzt seine Bewegung fort und das statische, realistische Bild verwandelt sich in ein impressionistisches, in welchem durch das ständige Flimmern die kleinen Details herausgerissen und fast immediat verloren

Они вышли из города и пошли вдоль дороги. [...] На столбах, пересекших дорогу, гудел телеграф, и на тонкой проволоке чинно сидели ласточки. Мимо, по насыпи, промчался, убавляя ход, пассажирский поезд, с синими, желтыми и зелеными вагонами. В окнах и на площадках виднелись заспанные помятые лица. Они смотрели и исчезали.“ (М. Арцыбашев, *Санин*, т. 1, стр. 301.)

Sie verließen die Stadt und gingen die Straße entlang. [...] Die Telegraphenposten überschnitten die Straße, auf dem brummenden, dünnen Draht saßen Schwalben. Auf dem Eisenbahndamm sauste ein Personenzug mit gelben und grünen Waggons vorbei, wobei er die Geschwindigkeit verlangsamte. In den Fenstern und auf den Plattformen waren verschlagene müde Gesichter zu sehen. Sie sahen hinaus und verschwanden.

³³⁴ И. Тургенев, *Дым*, т. 9, стр. 263.

³³⁵ Hinweise darauf bei Ju. Leving (2004 : 87).

werden. Der Bezug zum technischen Umfeld ist gleichsam nur noch durch Stichworte (Bahnhof, Zug, Pfiff) gegeben, Zug und Bahnhof als Orte von Liebesbegegnung und Abschied werden zur bloßen Kulisse. Die Zugbewegung ist nicht aufzuhalten; genauso wie die Bewegungsrichtung sich nicht korrigieren lässt, scheint der Abschied die Entscheidungen unwiderruflich zu machen. Nach der Zugabfahrt ist die Vergangenheit endgültig tot:

Женечка поднималась на цыпочки, чтобы через его голову видеть Михайлова. Она все улыбалась, но Михайлов уже не мог разглядеть, что ее блестящие глаза полны слез, а губы мучительно дрожат. Еще раз за столбами перрона мелькнуло ее лицо, махнул белый платок, но уже нельзя было разобрать - се ли. Далеко, сливаясь в вертикальные черточки, еще были видны окна и площадки вагонов... Мелькнул задний фонарь поезда, и столбы вокзала навсегда скрыли все. Белый дым медленно таял под арками. Отдаленный грохот становился все глуше и, наконец, затих совсем.

"Уехала!"³³⁶

Ženečka stellte sich auf die Zehenspitzen, um über seinen Kopf Michajlov zu sehen. Sie lächelte weiter, aber Michajlov konnte nicht mehr sehen, dass ihre glänzenden Augen voller Tränen waren, und die Lippen qualvoll zitterten. Hinter den Pfosten des Bahnsteigs tauchte nochmals ihr Gesicht auf, dann ein weißes Tuch, aber es war nicht mehr zu erkennen, ob es ihr Tuch war. Noch lange konnte man Fenster und Plattformen der Waggons sehen, die in senkrechte Striche verschmolzen. Kurz tauchte die hintere Leuchte des Zuges auf und die Bahnhofssäulen verbargen alles für immer. Der weiße Rauch zerging langsam unter den Bögen. Das weite Dröhnen wurde immer gedämpfter und verhallte endlich ganz.

- „Abgereist ist sie!“

In den letzten Sekunden vor der Abreise unternimmt man den absurden Versuch, die Zeit so zu manipulieren, dass ihr Präsenz in der Gegenwart gesichert ist, dass dieser Prozess der eigenen Transformation als Teil der Vergangenheit konserviert wird – deshalb wird das Abschiedsritual durch eine symbolische Gabe (Taschentuch, Buch, etc.) komplementiert:

Мелузов. Прощай, Саша!

Негина. Я как собиралась, все плакала о тебе. На вот! (*Достает из дорожной сумки волосы, завернутые в бумажку.*) Я у себя отрезала полкосы для тебя. Возьми на память!

Мелузов (*кладет в карман*). Благодарю, Саша.

Негина. Если хочешь, я еще отрежу, хоть сейчас. (*Достает из сумки ножницы.*) На, отрежь сам!

Мелузов. Не надо, не надо.³³⁷

Meluzov. Lebe wohl, Saša!

Negina. Als ich beim Einpacken war, weinte ich die ganze Zeit um dich. Nimm das! (Sie holt aus der Reisetasche in Papier eingewickelte Haare heraus). Ich habe den halben Zopf für dich abgeschnitten. Nimm das zum Andenken!

Meluzov. (steckt es in die Tasche) Ich danke dir Saša!

Negina. Wenn du willst, schneide ich noch etwas ab, sofort. (Sie holt aus der Tasche eine Schere heraus) Nimm, schneide selbst ab!

Meluzov. Nicht nötig, nicht nötig!

Das traditionelle Wünschen einer glücklichen Fahrt wird oft zur bloßen Höflichkeitsformel; mit Eifersucht betrachtet der Dagebliebene die Zugbewegung. Seine Vorstellung des neuen Lebens, dessen Anfang mit der Eisenbahnreise verknüpft ist, sieht er sich im Leben des Anderen realisieren. Die eigenen Träume, die Provinzstadt für immer zu verlassen, sind ihm

³³⁶ М. Арцыбашев, *У последней черты*, т. 2, стр. 340.

³³⁷ А. Островский, *Таланты и поклонники*, т. 5, стр. 276-277.

vom Abreisenden geraubt worden – da plötzlich scheint der Eisenbahnunfall ein gerechter Gestus des Schicksals zu sein, damit der eigene Traum intakt und außer Konkurrenz bleibt:

Бакин. А мы-то желаем счастливого пути госпоже Негиной! Да чего уж счастливее. Ну, если б я знал это, я бы от души пожелал Великатову голову сломать. А ведь бывает же, князь, что иногда стрелочник пьян напьется... Вот теперь встречный поезд проходит; вдруг на разъезде трах!³³⁸

Bakin. Und auch wir wünschen Madame Negina eine glückliche Reise! Na ja, eine glückliche... Wenn ich das gewusst hätte, hätte ich Velikatov von ganzem Herzen gewünscht, sich das Genick zu brechen. Und es kommt doch vor, Fürst, dass sich der Weichensteller manchmal besäuft... Da fährt ein Gegenzug vorbei, plötzlich auf der Ausweichstelle ... krach...

Die Zugabreise weist gewisse Parallelen mit einem Theatererlebnis auf – die Maschine setzt sich nach dem dritten Pfeifen in Bewegung, der Dagebliebene bekommt nur den Vorgeschmack des Theatralischen und, wie in einem Werbespot, eine kurze Bildsequenz mit den verschwindenden Wagen geboten. Danach wird, wie im reellen Theater, der Kauf einer Karte (hier einer Fahrkarte) zur notwendigen Bedingung, um das Spektakel mitzuerleben. Der „Karteninhaber“- der vor dem Waggonfenster, wie vor einem Guckkasten, sitzende Abgereiste - erlebt diejenigen Akte, die der Abfahrt folgen.

³³⁸ Ebd., S. 278.

9. Bahnhof: *Modus vivendi*

9.1. „Kathedralen des neuen Zeitalters“

Виктор. Признаюсь, если б страсбургскую колокольню вытянуть еще подлиннее - в рельсы железной дороги, то она для меня была бы еще лучшим украшением жизни; ибо что ни говори, а железные дороги, сверх своей практической пользы, имеют своего рода поэзию... (В. Одоевский, *Русские ночи*)

Viktor. „Ich gestehe, wenn man den Turm des Straßburger Münsters in die Länge ziehen und zu einer Eisenbahnschiene verlängern könnte, so wäre er für mich eine noch bessere Zierde des Lebens; denn sag, was du willst, die Eisenbahnen haben, über ihren praktischen Nutzen hinaus, ihre eigene Art von Poesie...“

(V. Odоеvskij, *Russische Nächte*)

Дар Божий, путешествия - Недаром
вонзая нож двойной в леса и горы,
мы, как эфиром, паровозным паром
дышали, и вокзалы, как соборы,
выстраивали, чтобы из вагонов
вступать под чудо-своды, люстры, фрески.

Сей мир, где с гаечным ключом Платонов,
и со звездой – Полюнью Достоевский...

(Б. Кенжеев, *Сочинитель звёзд*)

Die Gabe Gottes, die Reisen – Nicht zufällig
Das doppelseitige Messer in Wälder und Berge stoßend,
haben wir den Lokomotivendampf, wie Äther geatmet und
die Bahnhöfe, wie Kathedralen gebaut, damit
die Waggons verlassen zu haben, wir unter die
wunderbaren Gewölben kämen, dahin, wo die Lüster und
Fresken sind,

dahin, wo Platonov mit dem Schraubenschlüssel und
Dostoevskij mit dem Stern-„Wermut“ sind.

(B. Kenžeev, *Erfinder der Sterne*)

Das Paradigma des Bahnhofs schält sich in der zweiten Hälfte des 19. Jhs. heraus und zerfällt, formal gesehen, in zwei stark differierende Teile. Es ist zusammengesetzt aus einem sich dem Umland öffnenden Zweckbau, der Bahnhofshalle aus Eisen und Glas, und einem mit Steinen verblendeten Gebäude, welches sich der Stadt zuwendet. Dieses Erscheinungsbild erklärt Schivelbusch mit der „Schleusefunktion“ der Bahnhöfe, die den Verkehrs- und Lebensraum der Stadt mit der industriellen Welt der Eisenbahn verbinden. Dem Blick des auf die Reise Wartenden öffnet sich der klassizistische Steinbau mit seiner marmornen Empfangshalle; den Bahnhof durchdrungen, gelangt er in einen Warteraum, der kurz vor der Abfahrt des Zuges verlassen wird. Der Bahnreisende, der in den Bahnhof einfährt, erlebt die „Schleusenfunktion“ des Bahnhofs in umgekehrter Richtung, wobei auf ihn, nachdem er Stunde um Stunde durch die offene Landschaft gefahren ist, die Enge der Stadt, verkörpert in der Bahnhofshalle, einen schützenden, anheimelnden Eindruck macht.

Wenn zu Beginn der Eisenbahnära der steinerne Bahnhofsbau eine Schleuse zwischen dem immer noch intim bleibenden Stadtraum und dem industriellen Bahnraum vermittelt, dann vernichtet die schnell voranschreitende Industrialisierung die beiden, - an die Stelle der Bahnhofshallen tritt eine zugige Überdachung der einzelnen Bahnsteige und die „Schleuse bzw. Reizschutzfunktion“ wird somit nicht mehr ausgeübt.

Der Bahnhof verkörpert zugleich einen ganz eigenen Raum des Transitorischen, in dem die Beobachtung von eigentümlichen Abschieds- und Ankunftsritualen, Erlebnissen des Schauens und Staunens oder das besondere Konsumverhalten beim Zwischenstopp (Bahnhofsbuffet bzw. Bahnrestaurants) möglich wird. Die „Kathedrale der Moderne“ erscheint hier als ein Spiegel der Gesellschaft, ein Babylon der Sprachen und Gefühle, als vielstimmiger Chor, in welchem alle sozialen Kontraste zu sehen und zu hören sind. Die „Gesellschaft im Miniaturformat“ lebt nach den Kursbüchern und ihr Lebensrhythmus ist von den Abreisen, Ankünften und Verspätungen der Züge bestimmt.

Die Eisenbahn und der Bahnhof sind das sichtbare Symbol der Industrialisierung, in welchem sich die Moderne und vor allem die Vorstellungen der Moderne materialisieren. Zwischen den großen Bahnhöfen liegt das immer dichter werdende Schienennetz, das entscheidend das Landschaftsbild verändert: Brücken, Erdaufschüttungen und Tunnel formen die Natur nach den Bedürfnissen des neuen Verkehrsmittels, da die mechanisierte Bewegung nach einer weitgehend ebenen und glatten Oberfläche verlangt. Da die Natur selbst diese Bedingungen nicht bieten kann, schafft sich die industrielle Mobilität ihre eigene Umwelt.

Da die industrialisierte Mobilität den Geist der Zeit prägt, spielt die Eisenbahn eine entscheidende Rolle auch im Prozess der städtischen Selbstdefinierung. In vielen Städten kollidiert der explosive Wachstumsprozess mit den Netzwerken kollektiver Mobilität; das Schienennetz nimmt einen großen Teil der Stadtfläche ein und prägt das Stadtbild bis ins Detail. Die architektonische Bewältigung des Phänomens Eisenbahn führt zur Vermengung zweier Räume, die nirgends sonst in dieser Form aufeinander treffen: Es entsteht ein industrieller Raum mit Schienen, Weichen, Werkstätten und Rohstofflagern und ein öffentlicher Raum, in dem der Reiseverkehr stattfindet. Der Bahnhof ist das Resultat einer Anpassungsleistung dieser konträren Räume. Ein Bahnhof widerspricht der traditionellen Aufgabenstellung eines Gebäudes. Kaum ein Mensch betritt einen Bahnhof, um sich dauerhaft darin aufzuhalten, - sein Gebäude ist per Konsequenz als ein Durchgangsraum konzipiert.

Mit der Zeit verändert sich die Eisenbahnreise: Statt die Welt zu entdecken, schläft, isst oder liest nun der Reisende. Die neuen Züge mit ihren hermetisch von der Außenwelt

abgeschlossenen Abteilen verstärken diesen Effekt. Nur Abreise und Ankunft existieren nach wie vor. Der Bahnhof ist die Schnittstelle zwischen dem Bahnreisenden und seinem Fortbewegungsmittel - der End- und Anfangspunkt der Reise. Nach wie vor erfüllt der Bahnhof seine transitorische Funktion, die Eisenbahn degeneriert den Reiseraum zu einem nicht mehr physisch erfahrbaren Zwischenraum, zu einem beschleunigt zu durchlaufenden Transitraum.

Der Zeitfaktor bekommt mit der Einführung der Eisenbahn eine neue Dimension: Eisenbahn und Zeitwahrnehmung verbinden sich zu einem Komplex, dessen architektonischer Ausdruck die Bahnhofsuhr ist. Ein kurzer Blick auf die Bahnhofsuhr wird zum Ritual am Anfang der Eisenbahnreise. Die Bahnhofsuhr mit ihrer Monumentalität ist der Inbegriff von dem besonderen Status, den die Zeit an diesem Ort bekommt. Die Unwiderruflichkeit in der Bewegung des Zeigers auf der Bahnhofsuhr wird im Abfahrtsplan schriftlich bestätigt, so dass der Mensch sich auf dem Bahnhof von der Zeit terrorisiert fühlt. Aus Angst, den Zug zu verpassen, transformiert sich der Umgang mit der Zeit in eine krankhafte, psychotische Beziehung. Das Auge des Reisenden bewegt sich ständig zwischen drei Punkten: dem Zug, der Bahnhofsuhr und seiner eigenen Uhr, wobei der Zeiger auf der Bahnhofsuhr dieses Dreieck völlig beherrscht.

Die Eisenbahn hat den Regionen ihr „Jetzt“, ihre lokale Zeit genommen – solange sie voneinander isoliert waren, hatten sie jeweils ihre individuelle Zeit. Die bunt gefleckte Zeit störte nicht, solange der Verkehr zwischen den Orten so langsam vor sich ging, dass die zeitliche Verschiebung gleichsam versickerte. Die zeitliche Verkürzung der Strecken durch die Eisenbahnen konfrontierte nun nicht nur die Orte miteinander, sondern ebenso ihre verschiedenen Lokalzeiten. Dies machte den überregionalen Fahrplan unmöglich, da Abfahrts- und Ankunftszeiten nur für den Ort galten, um dessen Lokalzeit es sich handelte. Für die nächste Station mit ihrer eigenen Zeit galt diese Zeit schon nicht mehr. Ein geregelter Verkehr erforderte eine Vereinheitlichung der Zeit, das ganze Eisenbahnnetz in Russland geriet unter die Gewalt der Moskauer Zeit.

Die neuen Bahnhöfe werden rituell in das Alltagsleben der Stadt integriert, die offizielle Einweihungsfeier mit der entsprechenden Prominenz wird durch eine stark symbolisch aufgeladene Aneignung durch die Bewohner der Stadt gestärkt. Obwohl die Bahnhöfe, die „Kathedralen des neuen Zeitalters“, ab den 1860er Jahren zum festen Bestandteil des Stadtmythos werden, sind auf ihre Architektur bezogene Beschreibungen in der russischen Prosa kaum zu finden. Dem topischen Blick des Betrachters von einer erhöhten Position, bzw. von einem architektonisch markierten Punkt entgehen sowohl die Geometrie der Petersburger

Stadtanlage, als auch die heterogenen Schichtungen Moskaus. Trotz der Sichtbarkeit der Architektur, die zugleich faszinierend und abstoßend wirkt, bleiben die Bahnhöfe und die zu ihnen führenden Gleise von der städtischen Landschaft verwischt. Als architektonisches Ensemble partizipieren sie am Gegenwärtigen, sind Symbole der Modernität, doch werden sie paradoxerweise vor allem in Moskau im pseudo- „altrussischen“ Stil erbaut.³³⁹ In Westeuropa ist derselbe Prozess zu beobachten:³⁴⁰ Die Eklektik herrscht und Anleihen aus allen Epochen und allen Religionen, die bewusst in den Vordergrund gerückt werden, sollen die neuen Fassaden mit vertrauten Elementen verzieren. Die funktionellen Eisenbauten mit großen Ankunftshallen erhalten Renaissancetürmchen oder die Hypertrophie des neugotischen Backsteinstils mit Spitzbögen und Simsen.

Die in bisher unbekanntem Tempo fortschreitende Industrialisierung übergibt dem Bahnhof die Rolle, die vorher Dome und adelige Residenzen hatten. Die neuen Bauwerke beherrschen die rasch wachsenden Städte, doch genau an Bahnhöfen zeigt sich das Problem der Epoche: trotz der Tatsache, dass der Prozess der Industrialisierung in wenigen Jahrzehnten in alle Lebenssphären eingreift, kann sich die gesamte materielle Kultur nicht mit gleicher Geschwindigkeit dementsprechend ändern.

Was in den der Eisenbahn gewidmeten Passagen der russischen Prosa besonders auffällt, ist die Tatsache, dass die Bahnhöfe immer von innen betrachtet werden und dass die Aufmerksamkeit des Schreibers fast ausschließlich dem Bahnhofsbuffet gewidmet ist. Das Äußere des Bahnhofs, seine Architektur ist, wenn nicht ganz verschwiegen, dann jedenfalls nur beiläufig erwähnt. In *Anna Karenina* erfährt der Leser, trotz der sich durch den ganzen Roman hinziehenden Pendelbewegungen zwischen zwei Metropolen, bloß, dass die Begegnung von Vronskij und Stiva Oblonskij „auf der großen Bahnhofstreppe“ („на ступеньках большой лестницы“) stattfindet. Im zweiten Teil von *Der Idiot* ereignet sich eine grässliche Ausschreitung vor dem Bahnhof in Pavlovsk, aber es wird nur kurz erwähnt,

³³⁹ K. Malevič kritisiert in seinem Manifest *Architektura kak poččëčina betono-železu* (1918) das eklektische Projekt des Kazaner Bahnhofs in Moskau und meint, die Lokomotiven würden sich bei der Ansicht dieses Spitals schämen („паровозы будут краснеть от стыда, видя пред собой богадельню“, „Die Lokomotiven werden sich schämen, wenn sie vor sich dieses Armenhaus sehen“):

Представляли ли себе хозяева Казанской дороги наш век железобетона? Видели ли они красавцев с железной мускулатурой – двенадцатиколёсные паровозы?

Задавал ли себе строитель вопрос, что такое вокзал? Очевидно нет. Подумал ли он, что вокзал есть дверь, тоннель, нервный пульс трепета, дыхание города, живая вена, трепещущее сердце?

(zitiert nach Ju. Leving, 2004 : 88).

Haben sich die Verwalter der Kazaner Eisenbahn unser Jahrhundert als das des Stahlbetons vorgestellt? Haben sie schöne Riesen mit eiserner Muskulatur – Lokomotiven mit zwölf Rädern gesehen?

Hat der Baumeister sich gefragt, was ein Bahnhof ist? Offenbar nicht.

Hat er gedacht, dass der Bahnhof eine Tür, ein Tunnel, krampfhafter Puls des Zitterns, der Atem der Stadt, lebendige Blutader, stark pochendes Herz ist?

³⁴⁰ vgl. auch bei J. Mahr (1982 : 121-122).

dass drei kleine Stufen den Bahnhofsausgang von der Orchesterfläche trennen, und nichts mehr. Vergebens kann man in den anderen, Eisenbahn bezogenen Texten nach Stationsbildern suchen, - sie erwecken kein Interesse; es ist eher keine Seltenheit, dass man den Bahnhof, ohne seine Architektur oder seine Einrichtung zu bemerken, verlässt.³⁴¹ Die Bahnhöfe betreffend, könnte man sogar von einem Verlust der Lust an der Architektur sprechen. Weder die großen Bahnhöfe in Petersburg und Moskau, noch die kleinen Eisenbahnstationen werden detailliert beschrieben – ihre Darstellung schrumpft bis zur Größe von Fast-Foods damaliger Zeit zusammen³⁴² und ähnelt eher einem Auszug aus der Speisekarte.

In Reiseberichten, angefangen bei *Pis'ma iz-za granicy* (Briefe aus dem Ausland, 1860) von Danilevskij (1860) bis zu *Za rubežom* (Im Ausland, 1880-1881) von Saltykov-Ščedrin gibt es Beschreibungen der Landschaften oder eine Aufzählung der im Bahnhofsbuffet angebotenen Getränke, und in jedem Bericht ist auch die Lobpreisung für die Kellner enthalten. Russische Reisende, die das Glück haben, ins Ausland fahren zu dürfen, machen den Leser immer auf die Differenz zwischen den russischen und ausländischen Buffets aufmerksam - das Ausland beginnt im Bahnhofsbuffet, wo der Russe feststellt, dass eine so selbstverständliche Sache wie das Verhalten des Personals³⁴³ eine große Überraschung bereitet:

Не русский вокзал. В том, как стакан стоит, как двери хлопают, даже в самой суе чувствую не русское, не российское. Пассажиры в такой вокзал не вваливаются, а входят. Суе без растерянности. У финки за буфетом лицо благожелательное, но двигается она не поспешно, да и все девицы-прислужницы не столько служат, сколько надзирают. Работать они совсем не прочь: руки сильные, тащит девица корчагу с супом или кофейник ростом с самовар, — ничего, даже не согнется. А „служить“, то есть метаться в стороны, как мечутся русские вокзальные лакеи в прожиренных фраках, — этим девицам несвойственно, верно, и в голову не приходит.³⁴⁴

Es ist kein russischer Bahnhof. In allem, wie das Glas steht, wie die Türen knallen, sogar in der Hast ist nicht das Russische zu bemerken. Die Reisenden stürzen nicht in einen solchen Bahnhof, sie treten ein. Eine Hast ohne Verwirrung. Die Finnin hinter der Theke hat ein wohlwollendes Gesicht, aber sie bewegt sich nicht hastig und alle Angestellten scheinen mehr zu überwachen, als zu bedienen. Sie sind nicht abgeneigt zu arbeiten: ihre Hände sind stark, wenn das Mädchen einen Kessel mit der Suppe oder eine Kaffeekanne, so groß, wie ein Samowar, trägt, so macht das ihm nichts aus, es krümmt sich sogar nicht. Und „dienen“, d. h. umherrennen, wie russische Bahnhofslakaien in fettigen Fräcken herumrennen, ist diesen Mädchen nicht eigen, das fällt ihnen nicht ein.

³⁴¹ Vgl. Die Erfahrung Pozdnyševs: „Я машинально с толпой вышел из вокзала...“ „Automatisch verließ ich mit der Menschenmenge den Bahnhof...“ (Л. Толстой, *Крейцера соната*, т. 12, стр. 187.)

³⁴² Vgl. bei N. Leskov:

Станционное здание побольше других и поотделаннее: видны огни, самовар, на платформе и за стеклянными дверями буфет и жандармы. Словом, всё, что нужно...“ (Н. Лесков, *Путешествие с нигилистом*, т. 7, стр. 127.)

Das Stationsgebäude war etwas größer und mehr verziert als die anderen: zu sehen waren Lichter, ein Samowar, auf dem Bahnsteig und hinter den Glastüren – das Buffet und die Gendarmen. Mit einem Wort – alles, was man braucht...

³⁴³ Das russische Bahnhofsbuffet hat andere Gründe, stolz zu sein: seine Vorräte an Spirituosen scheinen unerschöpflich zu sein und was das Personal betrifft, hat es auch etwas zu erzählen: es ist die erste Arbeitsstelle eines der prominentesten Protagonisten des sozialistischen Realismus – nachdem Pavka Korčagin die Schule für immer verlässt, beginnt er seinen Berufsweg als Geschirrspüler.

³⁴⁴ З. Гиппиус, *Чертova кукла*, стр. 196.

Weder bei Danilevskij, noch bei den *očerkisten* findet der Leser eine Bahnhofsdarstellung – deren Architektur ist kein Anziehungspunkt für den populistisch gesinnten Autor. Europa verwandelt sich für den Reisenden in eine Kette von Laternen erleuchteten Punkten und in einige mit Weingläsern geschmückte Bahnhofsbüffets. Mit dem Willkommensgruß - „Милости просим на чугунку“ („Willkommen auf der Eisenbahn“), beginnen die *Malen'kie kartinki (Kleine Bilder)* Dostoevskijs, eine Skizze, die sich als Studie über die Eisenbahn- und Schiffsreise verstehen will, - auch hier sucht der Leser vergebens nach einer Bahnhofsdarstellung.

Erst in der Dichtung des Symbolismus wird die Architektur der Bahnhöfe „entdeckt“, der Bahnhof wird mit dem gotischen Dom oder einem Konzertsaal verglichen - seit den 1890er Jahren wird das Paar „Bahnhof / Konzertsaal“ (Tribut an Konzerte in Pavlovsk und Carskoe Selo) zum festen Motiv in der Dichtung (vgl. V. Brjusovs *Osennij den' (Ty pomniš li mučenie vokzala?)*, *Herbsttag (Erinnerst du an das Bahnhofsleiden?)*, O. Mandel'stams *Koncert na voksale, Bahnhofskonzert*).

Die Beschreibungen kleiner Bahnstationen und großer Bahnhöfe treten oft in der Prosa Bunins und Nabokovs auf, doch das „Gesamtbild“ bzw. architektonische Besonderheiten ihrer Bauten sind auch hier nicht zu finden – immer wieder fasst das Auge des Schriftstellers, wie in einer Momentaufnahme, das „Vergängliche“, das „Unwichtige“: die Gesichter der Passagiere der ersten Klasse, bestimmte Details der Damentoiletten, den Glanz der Weingläser und verschiedene Düfte. Wenn der Schriftsteller Glebov in I. Bunins *Genrich* sich die bevorstehende Reise nach Nizza vorstellt, so tauchen in seinem Gedächtnis diese „Kleinigkeiten“ auf:

Опять будет запах газа, кофе и пива на венском вокзале, ярлыки на бутылках австрийских и итальянских вин на столиках в солнечном вагоне-ресторане в снегах Земмеринга, лица и одежды европейских мужчин и женщин, наполняющих этот вагон к завтраку... Потом ночь, Италия... Утром, по дороге вдоль моря к Ницце, то пролеты в грохочущей и дымящей темноте туннелей и слабо горящие лампочки на потолке купе, то остановки и что-то нежно и непрерывно звенящее на маленьких станциях в цветущих розах, возле млеющего в жарком солнце, как сплав драгоценных камней, заливице...³⁴⁵

Es wird wieder den Geruch von Gas, Kaffee und Bier auf dem Wiener Bahnhof geben, Etiketten auf den Flaschen mit österreichischen und italienischen Weinen im sonnigen Speisewagen in beschneitem Semmering, Gesichter und Kleider der europäisch gekleideten Männer und Frauen, die diesen Waggon beim Frühstück auffüllen... Dann die Nacht, Italien... Am Morgen, auf der Bahnstrecke am Meer entlang nach Nizza, werden es mal die langen Durchfahrten durch die polternde und raucherfüllte Finsternis der Tunnel mit matt brennenden Lämpchen an der Abteildecke sein, mal das ewige sanfte atmosphärische Klingen der kleinen Bahnhöfe, in blühenden Rosen schwelgend an einer in der heißen Sonne, wie ein Edelsteinhaufen schlapp werdenden kleinen Meeresbucht...

Der Bahnhof ist der Treffpunkt des „Dicken“ und des „Dünnen“, der Ort der zufälligen Begegnung von Spielgefährten, die sich innerhalb von fünf Minuten (nach anderem Maßstab

³⁴⁵ И. Бунин (1), *Генрих*, т. 7, стр. 130.

innerhalb einer Seite) in zwei Beamte, die eine lange hierarchische Treppe von einander trennt, transformieren. Der soziale Erfolg lässt sich am Verhältnis zur Eisenbahn ablesen: der erste Kontrast besteht in der Beweglichkeit bzw. Statik, der zweite - in den Merkmalen Ort der Nahrungsaufnahme und Geruch nach dem Essen:

На вокзале Николаевской железной дороги встретились два приятеля: один толстый, другой тонкий. Толстый только что пообедал на вокзале, и губы его, подернутые маслом, лоснились, как спелые вишни. Пахло от него хересом и флер-д'оранжем. Тонкий же только что вышел из вагона и был навьючен чемоданами, узлами и картонками. Пахло от него ветчиной и кофейной гущей. Из-за его спины выглядывала худенькая женщина с длинным подбородком — его жена, и высокий гимназист с прищуренным глазом — его сын.³⁴⁶

Auf einem Bahnhof der Nikolaj-Eisenbahn trafen sich zwei Freunde: der eine war dick, der andere dünn. Der Dicke hatte gerade auf dem Bahnhof zu Mittag gegessen, und seine Lippen, noch ganz fettig von der Butter, glänzten wie reife Kirschen. Er roch nach Sherry und Fleur d'Orange. Der Dünne dagegen war soeben ausgestiegen und mit Koffern, Bündeln und Pappschachteln beladen. Er roch nach Schinken und Kaffeesatz. Hinter seinem Rücken schaute eine hagere Frau mit langem Kinn hervor, seine Gattin, sowie ein hoch gewachsener Gymnasiast mit einem halb zugekniffen Auge – sein Sohn.

Der Dicke hat im Gegensatz zu dem Dünnen, der im Waggon gegessen hat, „auf dem Bahnhof“, d.h. im Bahnrestaurants, zu Mittag gegessen; der dritten Klasse der Rangtabelle zugehörig und damit fünf Stufen oberhalb des Dünnen rangierend ist der Dicke auf dem Bahnhof wegen des Essens, der Dünne hingegen, mit seinen Koffern, Bündeln und Kartons – weil er mit dem Zug fährt.

Die Erzählung *Teatral* (*Theaterliebhaber*) von A. Losev, eine direkte Reminiszenz von *Tolstij i tonkij*, beginnt auch auf dem Bahnsteig einer Station,³⁴⁷ wo sich zufällig „Petja“ und „Vanja“, zwei Gymnasialfreunde und ehemalige Gefährten der Amateurbühne treffen. „Petja“, jetzt ein verlotterter Alkoholiker, der das Bahnbuffet als Ort seiner Beichte erwählt, erzählt dem reisenden „Vanja“ von seiner miesen Existenz als Postbeamter, von seiner Heirat und dem kläglichen Leben mit „groben“ Menschen, dem Verlust seiner Träume und seiner Entscheidung nach Raskol'nikovs Art („человек я или вошь?“, „Bin ich ein Mensch oder eine Laus?“), ein Theater mitsamt des Publikums zu verbrennen. Der Zug kommt, es wird dreimal gepfiffen, „Vanja“ hat noch fünf Minuten, um seinem ehemaligen Freund ein paar

³⁴⁶ А. Чехов, *Толстый и тонкий*, т. 2, стр. 72.

³⁴⁷ Я проезжал по Юго-Восточной железной дороге и должен был сделать пересадку на ст. Лихой. Поезд, с которым я должен был ехать, сильно опоздал, и я не знал, куда деть несколько часов. Прочитавши все газеты, какие нашлись в киоске на вокзале и просмотревши кое-какие брошюры, я вышел на платформу и стал долго гулять, имея в голове довольно неясные и рассеянные мысли. Вдруг над самым ухом я услышал пронзительный выкрик:

- Ванька! И кто-то сильно и дружески ударил меня по плечу. (А. Лосев, *Театрал*, стр. 203.)

Ich fuhr auf der Südöstlichen Eisenbahn und musste an der Lichaja-Station umsteigen. Der Zug, mit dem ich weiter fahren sollte, kam mit erheblicher Verspätung, und ich wusste nicht, womit ich mir einige Stunden vertreiben konnte. Nachdem ich alle Zeitungen, die im Kiosk auf dem Bahnhof zu finden waren, durchgelesen hatte und einige Broschüren durchblättert hatte, ging ich auf den Bahnsteig und begann herumzuspazieren, wobei ich ziemlich undeutliche und zerstreute Gedanken im Kopf hatte. Plötzlich hörte ich ganz am Ohr einen gellenden Ruf:

-Van'ka! – Und jemand schlug mir stark und freundlich auf die Schulter.

Гeldscheine zu geben und sich für immer von ihm zu verabschieden. Im Abteil sitzend, besinnt er sich auf den früheren „Petja“ – einen so „reinen“, so „unverdorbenen“...

Die Eisenbahnstation fungiert nicht nur als eine Kreuzung von Wegen, sie ist auch ein Ort, an welchem sich das städtische Leben konzentriert und intensiviert – sie ist das Hauptquartier der Kommunikationsbehörden (Post, Telegraph), der Gastronomie (Buffet, Restaurant) und der für die öffentliche Ordnung zuständigen bzw. repressiven Instanz (Polizei). Sie ist ein Anziehungspunkt für träumende Gymnasiastinnen und mit ihrem Leben unzufriedene provinzielle Damen. Doch je weiter entfernt von den Metropolen die Station sich befindet, desto weniger Ähnlichkeiten mit dem modernen Bahnhof und seinen Einrichtungen weist sie auf; durchblättert man eine Vielzahl von Erzählungen des späten 19. Jh., so scheint es, als dürfe eine kurze Beschreibung einer Bahnstation durchaus zum festen Bestandteil im Kanon der Provinzdarstellung werden. Die Modernisierung des Reisens scheint keinen wesentlichen Einfluss auf das Wesen der Haltestätten auszuüben: Seit Puškinschen Zeiten sind Änderungen kaum zu merken – Armut, Schmutz und das „Beschwerdebuch“, das in der Sowjetzeit eine Verwandlung in einen öffentlichen Fetisch erlebt, sind im Bahnstation-Paradigma seit langem integrierte Elemente.

1884 veröffentlicht Čechov die Erzählung *Das Beschwerdebuch*, sie ist hier *in toto* zitiert:

Жалобная книга

Лежит она, эта книга, в специально построенной для нее конторке на станции железной дороги. Ключ от конторки «хранится у станционного жандарма», на деле же никакого ключа не нужно, так как конторка всегда отперта. Раскрывайте книгу и читайте:

«Милостивый государь! Проба пера!?»

Под этим нарисована рожица с длинным носом и рожками. Под рожицей написано:

«Ты картина, я портрет, ты скотина, а я нет. Я — морда твоя».

«Подъезжая к сией станции и глядя на природу в окно, у меня слетела шляпа. И. Ярмонкин».

«Кто писал не знаю, а я дурак читаю».

«Оставил память начальник стола претензий Коловроев».

«Приношу начальству мою жалобу на Кондуктора Кучкина за его грубости в отношении моей жене. Жена моя вовсе не шумела, а напротив старалась чтоб всё было тихо. А также и насчет жандарма Клятвина который меня Грубо за плечо взял. Жительство имею в имении Андрея Ивановича Ищеева который знает мое поведение. Конторщик Самолучшев».

«Никандров социалист!»

«Находясь под свежим впечатлением возмутительного поступка... (зачеркнуто). Проезжая через эту станцию, я был возмущен до глубины души следующим... (зачеркнуто). На моих глазах произошло следующее возмутительное происшествие, рисуемое яркими красками наши железнодорожные порядки... (далее всё зачеркнуто, кроме подписи). Ученик 7-го класса Курской гимназии Алексей Зудьев».

«В ожидании отхода поезда обозревал физиогномию начальника станции и остался ею весьма недоволен. Объявляю о сем по линии. Неунывающий дачник».

«Я знаю кто это писал. Это писал М. Д.».

«Господа! Тельцовский шуллер!»

«Жандарм ездил вчера с буфетчиком Костькой за реку. Желаем всего лучшего. Не унывай жандарм!»

«Проезжая через станцию и будучи голоден в рассуждении чего бы покушать я не мог найти постной пищи. Дьякон Духов».

«Лопай, что дают»...

«Кто найдет кожаный портсигар тот пушай отдаст в кассу Андрею Егорычу».

«Так как меня прогоняют со службы, будто я пьянствую, то объявляю, что все вы мошенники и воры. Телеграфист Козьмодемьянский».

«Добродетелью украшайтесь».

«Катинька, я вас люблю безумно!»

«Прошу в жалобной книге не писать посторонних вещей. За начальника станции Иванов 7-й».

«Хоть ты и седьмой, а дурак».³⁴⁸

Dieses Buch liegt in einem eigens dafür gebauten Schalter auf der Bahnstation. Der Schlüssel zu diesem Schalter ist „bei der Bahnpolizei abzuholen“, in Wahrheit braucht man aber gar keinen Schlüssel, denn der Schalter steht immer offen. Schlagen Sie das Buch auf und lesen Sie:

„Mein Herr! Eine Schriftprobe?“

Darunter gezeichnet ist eine Fratze mit langer Nase und kleinen Hörnern. Unter der Fratze steht:

„Du ein Bild, ich ein Porträt, du ein Schwein, ich keines, nein. Ich bin deine Fresse.“

„Da ich mich selbiger Station näherte und aus dem Zugfenster die Natur betrachtete, flog mir der Hut vom Kopf. I. Jarmonkin.“

„Wer das geschrieben hat, ist doof.“

„Hier hat sich der Bürochef des Amts für Gehirnfürze Kolovroev verewigt.“

„Ich lege bei der Direktion Beschwerde ein gegen den Herrn Schaffner Kučkin wegen Grobheit bezüglich meiner Frau. Meine Frau hat keinen Krawall geschlagen, sondern sich im Gegenteil bemüht, dass alles ruhig abläuft. Auch in Betreff des Gendarmen Kljatvin, der mich grob an der Schulter gepackt hat. Meinen Wohnsitz habe ich auf dem Gut Andrej Ivanovič Iščeevs, dem mein Benehmen bekannt ist. Buchhalter Samolučšev.“

„Nikandrov ist ein Sozialist.“

„Unter dem Eindruck einer empörenden Tat befindlich... (durchgestrichen). Als ich diese Bahnstation passierte, war ich zutiefst empört von folgender... (durchstrichen). Vor meinen Augen geschah folgende empörende Begebenheit, die in grellsten Farben die Zustände unserer Eisenbahn... (weiter ist alles durchgestrichen bis auf die Unterschrift). Aleksej Zud'ev, Schüler der 7.Klasse des Gymnasiums Kursk.“

„In Erwartung der Abfahrt des Zuges habe ich die Visage des Stationsvorstehers beobachtet und bin über sie sehr ungehalten. Werde dies auf der gesamten Strecke weitererzählen. Ein unverzagter Sommergast.“

„Ich weiß, wer das geschrieben hat. Es war M. D.“

„Meine Herren! Tel'covskij ist Falschspieler.“

„Die Gendarmenfrau ist gestern mit dem Bahnhofsbuffetier an den Fluss gefahren. Wir wünschen alles Gute. Kopf hoch, Gendarm!“

„Auf der Durchreise und vom Hunger heimgesucht, habe ich keine Fastenspeise bekommen können. Diakon Duchov.“

„Friss, was auf den Tisch kommt!“

„Wer ein Zigarettenetui in Leder findet, möchte es an der Kasse hinterlegen bei Andrej Egoryč.“

„Da ihr mich entlassen wollt, weil ich angeblich trinke, erkläre ich hiermit, ihr seid alle Gauner und Diebe. Telegraphist Koz'modem'janskij.“

„Üb immer Treu' und Redlichkeit.“

„Katin'ka, ich lieb' Sie bis zum Wahnsinn!“

„Bitte, in das Beschwerdebuch keine sachfremden Dinge einzutragen! Für den Stationsvorsteher Ivanov VII.“

„Wenn du auch der Siebte bist, doof bist du trotzdem.“

Das Beschwerdebuch wird zum begehrtesten Gegenstand einer Bahnhofstation, ein Paradebeispiel von skribentischem Hedonismus - die an Skriptomanie leidenden Reisenden reproduzieren sich durchs Notieren nichtiger Impressionen. Der Reiz eines Beschwerdebuchs, sein Faszinosum besteht darin, dass es leere Seiten enthält, die mit Beharrlichkeit ausgefüllt werden; das Beschwerdebuch ist ein Atavismus im Zeitalter der Druckkunst, da es keine bedruckten Seiten enthält; ebenfalls ist es auch ein nicht-reproduzierbares Objekt, das zum Dialogfeld unbekannter Reisender, die sich nie kennen lernen werden, wird. Es zieht immer

³⁴⁸ А. Чехов, *Жалобная книга*, т. 2, стр. 199-200.

wieder neue Beteiligte für seine Autorenschaft an. Die Beschwerdebuchnotizen schimmern bunt mit Rechtschreibfehlern, Zeichnungen, unregelmäßig verteilten privaten Botschaften und weitererzählten Gerüchten, sie sind Zeugnisse persönlicher Kalligraphien und ein öffentliches Protokoll von gescheiterten Versuchen, kreativ zu schreiben. Sie berichten von Zwischenfällen, die mit dem Uraliegen des Dokuments (Fixieren der mit der Eisenbahn und ihrem Umfeld zusammenhängenden Beschwerden) kaum zu tun haben. Beschwerdebuchnotizen geben Auskunft über ihre zum öffentlichen Reden neigenden Autoren; das Buch selber gleicht einer Sammlung von Schriftproben (im Sinne von "brouillons"), die in ihrer Gesamtheit einen "Weißling" bilden, dessen graphischer Synkretismus zu einer Ornamental-Groteske wird.

9.2. „Eisenbahn“-Thema in der russischen Kunst

Die Thematik des ersten großen Eisenbahngemäldes in der europäischen Kunst – J.M.W. Turners *Rain, Steam and Speed – The Great Western Railway* (1844) - mit dem Anspruch, den Eindruck von Geschwindigkeit wiederzugeben und mittels Farbflecken die Bewegung, das Unmittelbare und Momenthafte hervorzurufen, wird von den französischen Impressionisten aufgenommen. Seit dem Ende der 1860er Jahre setzt im künstlerischen Diskurs eine neue Bewertung der vormals verpönten industriellen Thematik ein, die bisher der populären Druckgraphik überlassen wurde. Es stellt sich heraus, dass die Eisenbahn bzw. Lokomotive bislang als Bildgegenstand keine adäquate Darstellung gefunden hat und dass die ästhetischen Qualitäten dieses im höchsten Maße symbolisch aufgeladenen, tiefgreifende Veränderungen bewirkenden Phänomens noch nicht hervorgehoben wurden. Die farbflirenden Bilder von Sommerwiesen und Boulevards, Cafés und Picknicks geben den Eisenbahndarstellungen den Weg frei; das gehäufte Auftreten des Eisenbahnmotivs realisiert sich in zwei Darstellungskontexten – in einem ländlichen und in einem urbanen, wobei die Interessen verschiedener Künstler sich auf diverse Dominanten konzentrieren.

Das Interesse von C. Pissarro und A. Sisley gilt ausschließlich der Eisenbahn in der Landschaft, während C. Monet mehrere Gemälde der Bahnhofsdarstellung widmet: In der Rezeption der Eisenbahn sind diese Maler von der Verherrlichung der Technik genauso weit entfernt, wie von der sozialkritischen Interpretation des Gegensatzes Technik vs. ländliche Lebenswelt. Es stellt sich heraus, dass sich der Bildaufbau stark am druck- bzw. fotografischen Darstellungsmodell orientiert, aber die Dynamik der sich bewegenden Züge wird von keinem dieser drei Künstler wiedergegeben, - nur die Rauchwolke der Lok deutet

darauf hin. Durch die tupfende Malweise erscheint die Landschaft viel bewegter als die Eisenbahn selbst, die Natur wird durch Eingriffe der geometrischen Formen von Eisenbahnbrücken und Bahndämmen modifiziert, allerdings wird die Eisenbahn harmonisch in die Landschaft integriert und zu ihrem bereichernden und selbstverständlichen Bestandteil. Einen Themenkomplex für sich bilden die dem Bahnhof Saint-Lazare gewidmeten Gemälde von E. Manet, G. Caillebotte und C. Monet – die spektakuläre Konstruktion der Europa-Brücke über den Gleisen fällt mit der Haussmannschen Paris-Modernisierung zusammen, der Bahnhof wird zum ästhetischen Phänomen der Großstadtarchitektur, seine Einschreibung in das Urbane, neben dem atmosphärischen Phänomen des Dampfes unter verschiedenen Lichteindrücken und dem Raumaufbau der Hallen aus Eisen und Glas fasziniert die Künstler – 1877 schafft Monet zwölf Gemälde vom Bahnhof Saint-Lazare. Dementsprechend werden die spezifischen technischen Eigenschaften der Lokomotive und die durch die Geschwindigkeit veränderte Wahrnehmung kaum thematisiert – K. Huysmans erwähnt, anlässlich der Eröffnung der Impressionistenausstellung 1880, die Bemühungen von C. Monet „die riesigen Schmieden, die Hallen der Eisenbahn“ darzustellen und fragt: „Welcher Landschaftsmaler wird die erschreckende und großartige Feierlichkeit der hohen, in der Nacht flammenden Öfen, die gigantischen Schornsteine, an ihrer Spitze gekrönt von blassen Feuern, darstellen?“³⁴⁹

Der frühzeitige Tod von Anna Karenina scheint das Interesse der russischen Maler von der Eisenbahn abzulenken – neben zahlreichen Lithographien bzw. Fotografien der Petersburger und später der Moskauer Bahnhöfe (z. B. 10 Kupferstiche der Bahnhöfe von Petzold, die dem Zaren Alexander I. anlässlich der Eröffnung der Moskauer-Petersburger Eisenbahnlinie geschenkt wurden) sind keine bedeutenden Ölgemälde von Lokomotiven oder des Bahnhöfe zu finden.³⁵⁰ Weit verbreitet ist die Lubok-Abbildung einer Lokomotive (1862) mit dem Text *Rasskaz sbitenščika pro železnuju dorogu*³⁵¹ (*Erzählung eines Straßenverkäufers über die*

³⁴⁹ Zitiert nach W. Schivelbusch (1995 : 53).

³⁵⁰ Es könnten trotzdem drei Genre-Gemälde von *Peredvižniki* zitiert werden – K. Savickijs *Reparaturarbeiten bei der Eisenbahn (Remontnye raboty na železnoj doroge*, 1874), N. Jarošenkos *Der Heizerer (Kočegar*, 1878) und V. Perovs *Szene an der Eisenbahn (Scena u železnoj dorogi*, zwischen 1865 und 1871).

³⁵¹ Vgl.: Здравствуйте, ребяташки, сизые голубятушки! Не пешком пришел, а по железной прискакал, холоду не видал и нужды не слышал. Вчера по Нижнему со сбитнем ходил, а наутро в Белокаменную прикатил. Чудная лошадка, и дорога по ней гладка. Эх, железная дорога, небывалая краса! Просто диво, чудеса! В два пути железных шины, а по ним летят машины, не на тройках, на парах, посмотреть так даже страх. Деньги отдал лишь на месте, сел, вздремнул и верст за двести очутишься ты как раз через полчаса иль час. Ну уж, дивная лошадка, богатырская ухватка! Тащит тысяч сто пудов, будто как вязанку дров. Конь стоит и все пыхтит, фыркнет искрами и паром, закипит вдруг самоваром, плавно мчится, не трясется, быстрее облака несется, скородвижно, самокатно, и полезно, и приятно. Но вот дивная загадка!? От чего сильна лошадка? От того так здорова - не овес ест, а дрова. А воды-то пьет помногу, но зато во всю дорогу никогда уж не слышать, чтобы стала отдыхать. Не успеешь мигнуть глазом, а Белокаменной уж разом. Я ль не Антон прожженная сковорода, да и то не беда. Наши в поле не робеют и

Eisenbahn), dessen Ästhetik und Thematik (russische Eisenbahn um die Jahrhundertwende) in den Mosaiken der Gewölbe des U-Bahnhofs „Savelovskaja“ (Moskau, um 1950) zu finden ist. In den Gemäldegalerien des 19. Jhs. gibt es Naturstücke, Stilleben und Historienbilder *en masse* – doch kaum Hinweise auf den gleichzeitigen gesellschaftlichen und technischen Wandel. Nach längerem Herumsuchen und genauer Betrachtung lassen sich doch einzelne Bilder finden, die den Menschen in Berührung mit der technischen Welt zeigen, sie haben aber in den meisten Fällen sowohl quantitativ, als auch qualitativ geringen Stellenwert im gesamten Feld der bildenden Kunst.

Die vorrevolutionäre Poetik der sich in herbstlichen „Elegien“ verlierenden Wege und Winterstraßen werden in der Neuzeit abgelöst – die auf den Zuschauer zufahrende, alles auf ihrem Weg zermalmende schwarze Lokomotive (vgl. A. Labas, *Der Zug kommt*, 1929) definiert sich als Verurteilung des ganzen *doroga*-Erbes mit dem endlosen Zweifeln und Suchen der russischen *intelligencija*. Das Troika-Motiv erscheint als anachronistisch im neuen historischen Kontext, die neuen Wege, obwohl in die Zukunft gerichtet, scheinen parallel zu den realen zu verlaufen und nie mit ihnen eins zu werden – die fragilen Reiter in K. Malevičs *Rote Kavallerie* (1932) rasen im seelenlosen Raum-Zeit-Gefüge auf den Tod zu und sind selber gewichtslos. Die Lokomotive bekommt einen privilegierten Platz auf den Propaganda-Plakaten des *Proletkults* und wird zum Symbol der „neuen Menschenformation“ (wenn nicht

на печке не дрожат. Истинно - ученье свет, а неученье тьма. И мир божий хоть не одно селенье, но ум людской - мирское именье. Один выдумал ковать, другой пахать. Один азбуке научил, а другой самовар в ход пустил. Не оказия случилась - как Москва-то просветилась. Не раскачало, не растрясло - будто вихрем принесло. Вот вам и Сивка-бурка вещая Каурка. Бежит - земля дрожит, дым столбом валит и огнем палит. Эти шутки! Из Нижнего в полсутки! Чудо-чудное, диво дивное! До чего народ доходит, - самовар в упряжке ходит!

Grüße euch, meine Jungs, graublaue Täubchen! Ich bin nicht zu Fuß, sondern mit der Eisenbahn geritten, dabei habe ich weder Kälte, noch Not erlitten. Gestern verkaufte ich in Nižnij mein Honiggetränk und am Morgen war ich schon im weißmauernen Moskau. So ein tolles Pferd und der Weg ist glatt. Ach, du liebe Eisenbahn, unerhörte Schönheit! Auf zwei Linien hat sie eiserne Schienen, drauf sausen die Maschinen, nicht auf Troikas, sondern auf Dampfern; es ist bange, so was zu sehen. Sobald du das Geld abgegeben hast, schläfst du ein, döst ein bisschen und schau, nach einer halben oder einer Stunde hast du schon zwei hundert Wersten hinter dich gebracht. Was für ein wunderliches Pferd mit seinen Reckenkräften! Es schleppt hundert tausend Pud, als ob es ein Bund Ofenholz wäre. Das Pferd bleibt stehen, pustet und schnauft Funken und Dampf, mal beginnt es zu kochen, wie ein Samowar, fährt schwebend, zittert nicht, saust schneller als eine Wolke – mit einem Wort, fährt es blitzschnell und sich selbstbewegend, ist nützlich und angenehm. Aber hier ist ein Rätsel: Warum ist das Pferd so kräftig? Es ist deswegen so gesund, weil es nicht Heu, sondern Holz frisst. Es trinkt zwar viel Wasser, aber auf dem ganzen Weg muss es sich nicht ausruhen. Kaum ist ein Augenblick vorbei, bist du schon in Moskau. Ich bin es doch, Anton, die durchgebrannte Pfanne. Es macht aber nichts. Die unsrigen haben keine Furcht weder auf dem Feld arbeitend, noch auf dem Ofen liegend. Wahrhaft ist es: die Bildung ist das Licht und die Ignoranz ist die Finsternis. Die von Gott geschaffene Welt ist zwar kein Dorf, doch die menschliche Intelligenz ist das Weltvermögen. Einer hat sich das Schmieden ausgedacht, ein anderer – das Säen. Einer hat das Alphabet erdacht, ein anderer hat den Samowar eingeführt. Ohne Zwischenfall ist Moskau heraufgedämmert. Es hat bei der Fahrt weder geschüttelt, noch gerüttelt – wie vom Winde getragen, war's. Das ist Sivka, das fliegende Pferd. Wenn es läuft, zittert die Erde, der Rauch steht wie eine Säule und da kommt auch das Feuer. Das ist kein Scherz: von Nižnij nach Moskau in einem halben Tag! Ein wahres Wunder! Was sich mancher einfallen lässt: den Samowar einzuspannen!

„наш паровоз вперёд лети“, „unsere Lokomotive, sause vorwärts!“, dann „наш бронепоезд стоит на запасном пути“, „unser Panzerzug steht auf dem Reservegleis“). Der einem Bahnhof sich annähernde Zug aus Lumières-Film transformiert sich in den roten Panzerzug des sowjetischen Kinematographs.

Die symbolische Gestalt der Lokomotive, die die Idee der sozialen und politischen Bewegung der Gesellschaft zum Kommunismus verkörperte, war Produkt der konkreten wirtschaftlichen Situation im Land. Der Wiederaufbau des Eisenbahnnetzes gehörte zu einer der volkswirtschaftlichen Hauptziele (als Bedingung für die Bekämpfung der Zerrüttung), was zwangsläufig das „Transport-Thema“ mit seinem Lieblingssymbol – der Lokomotive – als wichtigstes neben der Bekämpfung des Imperialismus in der ganzen Welt als „Programm-Maximum“ und seiner Steigbügelhalter im eigenen Lande als „Programm-Minimum“, fungieren ließ. M. Čeremnych führt die stillgelegte Lokomotive mit einem auf ihrem Rohr sitzenden Raben als Symbol der herrschenden Kälte und Zerrüttung in eins der ROSTA-Fenster ein. Als Antithese dazu steht die mit vollem Dampf in die Zukunft sausende Lokomotive - ihre materielle Gestalt und ihre unaufhörliche Vorwärtsbewegung sollten für das Erreichen der bewusst utopischen Ziele bürgen.

Der Sozialismus entwickelte für sich seinen eigenen Archetyp – den in den Kommunismus fahrenden Zug. Dessen Ziel wird nicht nach der Überwindung einer mythischen, anonymen Distanz erreicht, sondern dadurch, dass er, sich in der inneren Leere des Gegenwärtigen fortbewegend, bloß an einem, auf seiner Strecke liegendem Ort ankommt. Die Ankunftszeiten dieses Zuges bleiben seinen Passagieren leider unbekannt.

9. 3. Bahnhofsrestaurant: Anfänge des Fast-Foods und Reisegastronomie

Гляжу в окно вагона-ресторана,
Сквозь перья шляп и золото погон
Горит закат. Спускается фургон,
Классической толпой бегут бараны.
По виноградникам летит вагон,
Вокруг кудрявая цветет Тоскана,
Но кофеем плеснуло из стакана,
С окурками смешался эстрагон...
(В. Комаровский, *Гляжу в окно вагона-ресторана*)
Ich sehe zum Fenster des Speisewaggons
hinaus,
Durch Federn der Hüte und Gold der
Schulterklappen.
Es brennt der Sonnenuntergang.
Ein Planwagen fährt hinunter,
In klassischen Scharen laufen die
Schafböcke.

An den Weinbergen rast der Wagen vorbei,
Ringsherum blüht die Toskana üppig,
Aber da ist schon Kaffee aus dem Glas
herausgeschwappt,
Mit Zigarettenstummeln vermischte sich
der Estragon...
(V. Komarovskij, *Ich sehe zum Fenster des
Speisewaggons hinaus*)

Im Zeitraum zwischen 1860 und 1880 lässt sich beobachten, dass es mit der Entstehung und der Entwicklung der Eisenbahn zur Konstituierung neuer Räume kommt, welchen sich die Zeitgenossen erst mühselig annähern lernen müssen (das Eisenbahnabteil, ob in seiner luxuriösen Ausführung der ersten oder in der viel engeren und nur spärlich ausgestatteten Variante der dritten Klasse, und der Speisewagen - ein Novum im Bereich des öffentlichen Lebensmittelkonsums) sowie die simultane Transformation alter Räume (Bahnhofsrestaurant bzw. den drei Reiseklassen entsprechende Bahnhofsbuffets anstatt der viel bescheidenen Poststationsschenke).

Die Speisekultur in den 1820er und 1830er Jahren war, als die Reise eine ökonomisch bedingte Bewegung des Adels (das Pendeln zwischen der Metropole und dem eigenen Landgut, Dienstreisen der Beamten, Reisen zu dem neuen Dienstort für Offiziere und ihre Familienangehörigen) und der Kaufleute war, einer eher ländlich-bodenständigen Gastronomie verhaftet. Die Einrichtung einer Kutsche ähnelte dem Weltmodell in Miniatur und tradierte den Versuch, jede Situation einschließlich der „Schicksalsschläge“ vorausszusehen. Das kulinarische Angebot der Poststation, des Vorläufers der künftigen Bahnhöfe, war mehr als bescheiden, die Kombination von Armut, Schmutz und unappetitlichem Essen prägte alle Reiseberichte. Um die Reise als solche so wenig, wie möglich zu erleben, transformierte man die Kutsche in eine Minifestung, ihre technische Wartung und die kulinarischen Vorbereitungen für das Reisen standen in Konkurrenzbeziehung, so dass die Listen der mitgenommenen Speisen aus heutiger Sicht eines Gedichtes würdig wären.

Das mit der Eisenbahn verbundene Phänomen „Beschleunigung“ durchdringt alle Lebenssphären: In der von der Geschwindigkeit faszinierten Gesellschaft gilt dies auch für das Essen und den Umgang mit Speisen. Die sechziger und siebziger Jahre des 19. Jhs. sind von einer Gründungswelle neuartiger Gastronomiebetriebe gekennzeichnet: Im Gegensatz zu den Konsumgewohnheiten der Aristokratie (vgl. Puškins Haselhühner oder Aksakovs Enten und Kalbsfleisch) wird der Lebensmittelkonsum während der Eisenbahnreise von den gastronomischen Angewohnheiten des Bürgertums geprägt. Auch die Esskultur verändert sich radikal: das Bahnhofsbuffet verzichtet auf visuelle Dimensionen, die Ausstattung des Mahls,

die Ästhetisierung bei der Garnierung der Tafel und die extravagante Präsentation der Speisen werden minimalisiert, die Gourmet-Dimension und die Tischsitten werden geopfert. Die begrenzte (wenn nicht prekäre) Anzahl der Speisen auf der Speisekarte des Bahnhofsrestaurants bzw. das Angebot der Bahnhofsbuffettheke wird trotzdem als Speisenüberfluss, in Bezug auf die Zeit, die der Reisende zum Essen aufbringen kann, empfunden. Die Zeiterfordernisse und die Hektik des modernen Lebens sind nicht nur Feinde des stets zusammenschrumpfenden Raums, sondern auch des guten Essens. Zeit gilt *per se* als Zeitverzögerung. Die Erfüllung muss dem Wunsch dicht auf den Fersen folgen. Dafür ist der Reisende dann auch bereit, nicht das Beste, sondern nur das Nächstbeste zu wählen. Der chronische Mangel an Zeit ist das Hauptargument in der Reflexion „was gekocht wird“ und „wie serviert wird“:

На больших остановках пассажиры как угорелые бегом бросались в буфет, и садящееся солнце из-за деревьев станционного сада освещало их ноги и светило под колеса вагонов.³⁵²

An den großen Haltepunkten stürmten die Fahrgäste wie besessen ins Restaurant, und die sinkende Sonne hinter den Bäumen des Bahnhofsgartens streifte ihre Beine und die Wagenräder.

Die Verhaltensmuster der „auf die Reise Wartenden“ und der „schon Reisenden“ (der aus dem Waggon während des kurzen Zugaufenthalts an einer Station Ausgestiegenen) sind im Bahnhofsrestaurant gut zu beobachten: der Aufenthalt der ersten Kategorie bildet die prägende Zeiterfahrung, die als persönliche Zeit bezeichnet wird. Hier wird das Erleben von Hektik und Geschwindigkeit eher sekundär, die üblichen, mit der Reise verbundenen Stressfaktoren sind minimalisiert und die Speisen werden sorgfältig ausgewählt und danach verzehrt. Wenn die Zeit reicht, kann dem Speisenverzehr eine Skandalszene folgen – der Reisende opfert gerne den Rest der Wartezeit für die Beseitigung der Lakunen in der Erziehung des Personals.

Im Bahnhofsrestaurant wird es dem „schon Reisenden“ kaum gelingen, den Hauptstressfaktor – den Zeitmangel - abzuschütteln und das Essen zu genießen: nach dem Motto „je schneller, desto besser“ werden die Speisen ausgewählt und hastig verzehrt. Erst nach dem Verlassen des Buffets und dem Einsteigen in den Waggon wird das Tempo gewechselt. Der Reisende ist wieder beruhigt: seine Fortbewegung in Richtung Ziel ist bereits fortgesetzt und die Verantwortung für das Erreichen des Zieles ist an andere abgegeben, - er lässt sich transportieren.

Wenn der Eisenbahnboom in den 1860er von Bedeutung für die Entwicklung des neuen Stadtbildes und der neuen Räume, die unter dem Begriff „Tempo“ zusammenzufassen sind, ist, so kristallisiert sich um die Jahrhundertwende plötzlich ein neues Phänomen heraus: der

³⁵² Б. Пастернак, *Доктор Живаго*, т. 4, стр. 15.

Besucher des Bahnrestaurants, der nirgendwohin fährt. Er fällt, wie ein Flaneur, komplett aus seiner sozialen Rolle und richtet sich gegen die gesellschaftliche Modernisierung, ja weigert sich sogar gegen eine Anpassung an das Tempo der Stadt. Sein Restaurantbesuch ist keine Flucht aus dem Alltag – es ist mehr ein Genuss der eigenen Unbeweglichkeit in der Atmosphäre des Bahnrausches (nicht nur der Dienstgrad macht die Bewegungen von Čechovs „Dicken“ ruhig und sicher, sondern auch der im Bahnrestaurant konsumierte Jerezwein trägt zweifellos auch dazu bei).

Die Stereotypisierung des Reiseverhaltens auf der einen und die des Speisenangebots auf der anderen Seite führen dazu, dass der Besuch des Bahnhofbuffets bzw. eines Speisewagens keine „Gourmet-Dimension“ verspricht: Die schlechte Essensqualität und die Dürftigkeit des Speisenangebots sind ein fester Topos der Eisenbahntexte; das unappetitliche Aussehen der Speisen ist ihr Gemeinplatz – die Lust des Auges entfällt und wird allein durch die Lust des Mundes ersetzt.

In der Regel verschwindet die Ästhetik des Essens im Eisenbahnraum und die aggressive Seite der Nahrungsaufnahme rückt in den Vordergrund. Doch ebenso wie der Blick, bleibt auch das Geschmacksempfinden unbefriedigt, so dass der Speisewagen bzw. das Bahnhofbuffet zum beliebten Ort der Skandalszenen wird. Der Anspruch auf leckeres Essen und frische Tischdecken bleibt ohne weiteres unbefriedigt und der Sarkasmus an der Grenze zur Grobheit ist die einzige Antwort auf die Klagen des Reisenden (vgl. Čechovs Formel „Жри, что дают“, „Friss, was man dir gibt“). Die „ewige“ kleine Pastete Gogol's („нарочно сберегаемым для проезжающих в течение нескольких недель“, „extra aufbewahrt für die Reisenden über mehrere Wochen“) zur dünnen Kohlsuppe, Salzgurken, das Brathuhn, an dessen fortgeschrittenem Alter niemand zweifelt, sowie verdünnter Wodka siedeln aus den „vorindustriellen“ Texten über auf den Speisekarten der neuen Einrichtungen. Die Klagen eines Chlestakov über das schlechte Essen bleiben nach wie vor aktuell...

Puškins Prophezeiung, dass das „aufgeklärte“ Volk an jeder Station ein Buffet einrichten werde³⁵³, hat sich verwirklicht – der Besuch einer gastronomischen Einrichtung im Rahmen einer Eisenbahnreise ist ohne Wodkaverzehr fast Nonsens:

Этот молодчина совсем пленил и очаровал скромного Цвета. Поэтому, приехав в Горынище, они оба с удовольствием выпили водки в станционном буфете...³⁵⁴

Dieser Prachtkerl hat den bescheidenen Cvet ganz bezaubert und berückt. Darum haben sie zusammen nach der Ankunft in Gorynišče in der Stationsschankstube Wodka mit Vergnügen getrunken...

³⁵³ Vgl. A. Puškins *Evgenij Onegin*, Strophe 33.

³⁵⁴ A. Куприн, *Звезда Соломона*, т. 7, стр. 166.

Die Qualität der Spirituosen im Buffet, vor allem deren Alkoholgehalt sind zweifelhaft. Für Beschwerden aber gibt es keine Zeit und u. a. hat der verdünnte Wodka eine positive Seite – man kann an jeder Station aussteigen und seinen Konsum fortsetzen (vgl. Erfahrungen eines Reisenden in Čechovs *V vagone*):

Выхожу из вагона и иду к буфету выпить для храбрости. У буфета теснится публика и поездная бригада. — Гм... Водка, а не горько! — говорит солидный обер-кондуктор, обращаясь к толстому господину. Толстый господин хочет что-то сказать и не может: поперёк горла остановился у него годовалый бутерброд.³⁵⁵

Ich steige aus dem Waggon aus und gehe zum Bahnbuffet, um mir etwas Mut anzutrinken. Am Buffet drängen sich das Publikum und die Zugbegleitung.

- Hm... Wodka, aber nicht bitter! – sagt der solide Oberzugbegleiter zu einem dicken Herrn. Der dicke Herr will etwas sagen, aber kann nicht: das einjährige belegte Brot blieb in seiner Kehle stecken.

Das Essen im Waggon bildet eine der raren Ausnahmen, denn dort wird nicht an Zeit gespart wird; der übliche Zeitmangel rückt während der Reise in den Hintergrund und der Passagier ist mit einer für ihn neuen Situation konfrontiert: Er beginnt den Zeitüberfluss zu bekämpfen. Sobald der Zug sich in Bewegung setzt, ist der Reisende, der gerade das Problem vom Platzfinden und dem Gepäckunterbringen gelöst hat, wieder von Hektik erfasst – Päckchen mit Essen werden herausgeholt und ein quasi rituelles Essen findet statt. Die besagten Päckchen enthalten eine feste Kombination von Speisen, die auf Eisenbahnreisen mitgenommen werden; das Brathuhn (traditionell in eine Zeitung eingewickelt) und die hart gekochten Eier sind außer Konkurrenz. Čičikov mit seiner bescheidenen kulinarischen Reiseausstattung - in seiner Schatulle neben den Schuhleisten lag ein in blaues Papier eingewickeltes Brathuhn – ging den späteren literarischen Reisenden als Beispiel voran.

В вагоне чуть-чуть несло из уборных, зловоние которых старались отбить туалетной водой, и пахло жареными курами с легким душком, завернутыми в грязную промасленную бумагу.³⁵⁶

Im Waggon roch es ein wenig nach den Toiletten, und man versuchte, dem mit Kölnischwasser abzuweichen, und es roch nach Brathühnern, die, in schmutziges Fettpapier gewickelt, schon einen leichten Stich hatten.

Без всякого ключа Азазелло открыл чемодан, вынул из него громадную жареную курицу без одной ноги, завернутую в промаслившуюся газету, и положил ее на площадке.³⁵⁷

Ohne Schlüssel öffnete Azazello den verschlossenen Koffer, nahm ein in durchfettetes Zeitungspapier gewickeltes Brathuhn heraus, dem eine Keule fehlte, und legte es auf den Fußboden.

Das Essen wird ritualisiert, die Nahrungsaufnahme wird zu einer symbolischen Handlung, die die zufällige Kombination der Mitreisenden in eine von der Reisezeit bedingte Gemeinschaft transformiert und eine Sitte des gesprächsorientierten miteinander Umgehens stiftet. Das Essen selbst erscheint als Ereignis, als Gesellschaftsspiel, wobei die Normen jetzt nicht mehr überwiegend auf das Verhalten bei Tisch, sondern auf die Tätigkeit des Essens selbst (Menge, Zeitpunkt, Zusammensetzung) zielen. Die Fresslust weist auf eine große Frustration hin, ein

³⁵⁵ А. Чехов, *В вагоне*, т. 1, стр. 62.

³⁵⁶ Б. Пастернак, *Доктор Живаго*, т. 4, стр. 17.

³⁵⁷ М. Булгаков (1), *Мастер и Маргарита*, т. 2, стр. 528.

Mangel wird sichtbar – die Überbetonung des Essens (Essen als Kompensation und Abwehr von Sexualität) während der Reise verweist auf das Dilemma in welchem sich der Reisende befindet, der durch das Essen Sexualimpulse bekämpft:

Все дорожные анекдоты были уже рассказаны. "Старгородская правда" от вторника прочитана до объявлений и покрыта масляными пятнами. Все цыплята, яйца и маслины съедены. Оставался самый томительный участок...³⁵⁸

Alle Reiseanekdoten wurden schon erzählt. Die „Stargorodskaja pravda“ vom Dienstag wurde bis auf die Anzeigen durchgelesen und mit Fettflecken bedeckt. Alle Hähnchen, Eier und Oliven wurden aufgegessen. Es blieb die langweiligste Strecke...

³⁵⁸ И. Ильф, Е. Петров, *Двенадцать стульев*, стр. 131.

10. Das Eisenbahnpersonal

Neben dem Versuch, die Eisenbahn erstmals als sinnliches Phänomen in der Literatur präsent werden zu lassen und auf die Menschen zu achten, die im Zug fahren, gibt es im ausgehenden 19. Jh. noch eine Neuerung innerhalb der „Eisenbahn“ – Motivreihe, die zu ihrem Bestandteil wird: das Eisenbahnpersonal. Die Eisenbahn ist ein sowohl vertikal, d. h. hierarchisch organisiertes Unternehmen, als auch ein sich horizontal ausbreitendes Geflecht von Beziehungen, das aus Streckenposten, Bahn-, Signal- und Schrankenwärtern besteht, deren bescheidenes Dasein nicht proportional zur Bedeutung ihrer Tätigkeit ist. Das Eisenbahnpersonal ist unsichtbar, die kleinen Dramen am Rande der Strecken bleiben der vorbeirasenden Fahrgesellschaft verborgen und der Bahndirektion unbekannt. Der allmächtige Autor lässt skrupellos den Streckenwärter vom Zug überfahren, damit sein Phantom in Gestalt eines rothaarigen *mužiks* die unglückliche Heldin den ganzen Roman hindurch in Träumen und kurz vor ihrem Selbstmord in Person seines Kollegen an der Bahnstation Obiralovka verfolgt.

In der Öffentlichkeit scheint keiner sich für das Schicksal der Eisenbahner zu interessieren (die hohe Todesrate erschrickt weder die Obrigkeiten, noch die potenziellen Opfer) - Garin-Michajlovskij als Experte in Sachen Eisenbahn übernimmt die Rolle eines, wenn nicht Anklägers, dann eines sich an die Prinzipien der Unparteilichkeit haltenden Beobachters.³⁵⁹ Die Arbeitsunfälle in Eisenbahnerkreisen gehören zum Alltag – Oblonskijs Ausrufe und die zweihundert Rubel Vronskijs für die Familie des armen Streckenwärters sind eine rare Ausnahme, die keinen weiteren, ähnlich ablaufenden „edlen Handlungen“ als Beispiel dienen. Das Problem, das sich zu Beginn des Eisenbahnzeitalters stellte, die Gefahr, die in der Presse erörtert wurde, - dass Fuhrleute und Wirte ihre Gäste verloren haben und „überflüssig“ wurden,³⁶⁰ dass die ganze Kaste von *jamščik* dem Aussterben geweiht wurde, tauchte in der Literatur nie auf, wurde nie zum Thema naturalistischer Theaterstücke oder Prosawerke. Die Schriftsteller-„Demokraten“, wie Nekrasov oder Rešetnikov, schufen das Bild eines Eisenbahn-Molochs, das die „befreiten“ Bauern, jetzt die Bauarbeiter, in Massen verschlang, - der Martyrienkatalog schien mit dem Eisenbahnboom der 1870er Jahre sein Apogäum zu erreichen. Die Industrialisierung drang ins Dorf vor, mit ihr ging auch der Zerfall der Dorfgemeinde einher; die durch die *narodniki* idealisierte Dorfgemeinschaft war nun vom

³⁵⁹ Mehrere Passagen in dessen Tetralogie *Semejnaja chronika* (*Die Familienchronik*), vor allem in den Romanen *Na praktike* (*In der Praktika*) und *Inženery* (*Die Ingenieure*) sind den Schicksalen der Eisenbahner gewidmet.

³⁶⁰ Vgl. Anfangspassage in A. Kuprins *Jama* (*Die Grube*).

Besitzstreben aller geprägt, die kollektive Lebensform war zerstört und es entstand aus den bisher unreflektierenden Bauern eine neue Klasse – die des Proletariats, das nun zum Objekt der Idealisierung und Mythisierung geworden war.

Noch 1887, als Garšins *Signal* veröffentlicht wurde, bildete sein Sujet eine Ausnahme in dem Sinne, dass hier das Nachdenken zum aktiven Handeln wurde und die Rebellion als ein Versuch der Problemlösung unternommen war. Die Entstehung bzw. das Wachstum des „Klassenbewusstseins“ sollte an den Figuren dreier Bahnwärter, dreier Generationen symbolisiert werden. Die Anordnung der Wärterhäuschen und ihrer Inhaber – Sinnbild der Lebensabschnitte – deutete strukturell auf die Aussichtslosigkeit des Kampfes hin: der jugendliche Revolutionär Vasilij lebte dem Leben, d. h. der Station am nächsten; sein älterer Kamerad Semën, der sich mit den Umständen identifizierte, lebte weiter entfernt, der Alte, der resigniert hatte, - lebte ganz abseits.

Wenn der junge Bahnwärter Vasilij das Gleis beschädigt, um die Bahndirektion auf das Schicksal der Arbeiter aufmerksam zu machen, begeht sein älterer Kollege Semën einen altruistischen (im Sinne E. Durkheims) Selbstmord, um die Passagiere des herannahenden Zuges zu retten. Um den Lokführer zu warnen, greift er zum letzten Mittel: Mit dem Messer schneidet er sich die Adern auf, tränkt ein Baumwolltuch mit dem Blut und mit dieser improvisierten Flagge bringt er den Zug zum Stehen, wobei er durch den großen Blutverlust die Besinnung verliert.³⁶¹

³⁶¹ Vgl.: Снял он шапку, вынул из нее платок бумажный; вынул нож из-за голенища; перекрестился, господи благослови! Ударил себя ножом в левую руку повыше локтя, брызнула кровь, полила горячей струей; намочил он в ней свой платок, расправил, растянул, навязал на палку и выставил свой красный флаг. Стоит, флагом своим размахивает, а поезд уж виден. Не видит его машинист, подойдет близко, а на ста саженьях не остановить тяжелого поезда! А кровь все льет и льет; прижимает рану к боку, хочет зажать ее, но не унимается кровь; видно, глубоко поранил он руку. Закружилось у него в голове, в глазах черные мухи залетали; потом и совсем потемнело; в ушах звон колокольный. Не видит он поезда и не слышит шума: одна мысль в голове: "Не устою, упаду, уроню флаг; пройдет поезд через меня... помоги, господи, пошли смену..." И стало черно в глазах его и пусто в душе его, и выронил он флаг. Но не упало кровавое знамя на землю: чья-то рука подхватила его и подняла высоко навстречу подходящему поезду. Машинист увидел его, закрыл регулятор и дал контрпар. Поезд остановился. Выскочили из вагонов люди, сбились толпою. Видят: лежит человек весь в крови, без памяти..." (В. Гаршин, *Сигнал*, стр. 299-300.)

Er nahm die Mütze ab und holte ein baumwollenes Taschentuch daraus hervor; er zog das Messer aus dem Stiefelschaft heraus und bekreuzigte sich: „Gott segne mich!“ Er stach sich mit dem Messer in den linken Arm über dem Ellenbogen; das Blut schoss heraus und ergoss sich in einem warmen Strahl; er benetzte sein Tuch mit Blut, glättete und dehnte es aus; dann band er es an einen Stock und stellte seine rote Fahne nach vorne. Er steht und schwingt seine Fahne, und der Zug ist schon zu sehen. Der Lokführer sieht ihn nicht und der Zug kommt näher, aber hundert Sashen werden nicht ausreichen, um den schweren Zug anzuhalten! Und das Blut fließt und fließt, er drückt die Wunde an die Seite, er will sie zurückdrücken, aber das Blut hört nicht auf zu fließen; er hat den Arm wohl tief verwundet. Ihm schwindelte der Kopf, schwarze Fliegen fingen an vor den Augen zu schwirren, dann wurde ihm ganz schwarz vor Augen; in den Ohren - Geläute. Er sieht den Zug nicht und hört den Lärm nicht: nur ein Gedanke im Kopf: „Wenn ich das Gleichgewicht nicht bewahre, falle ich hin und lasse die Fahne fallen; der Zug wird mich überfahren..., mein Herr, hilf mir, schick mir die Ablösung...“ Und es ist ihm schwarz vor Augen und leer in der Seele geworden, und er ließ die Fahne fallen. Aber die blutrote Fahne fiel nicht zu Boden; irgendeine Hand fing sie auf und hob sie dem herannahenden Zug entgegen hoch. Der Lokführer

Das Signal bzw. die Signale offenbaren sich als die Hauptsymbole der Erzählung und als deren zentrale Idee: Vasilij's Signal - die verborgene Schiene – ist ein Aufschrei und Aufruf für mehr Menschlichkeit. Es verweist auf den rückschrittlichen soziopolitischen Bereich, im Besonderen auf fehlende Freiheit, Missachtung der Menschenwürde und ungleiches Recht. Semjens Signal symbolisiert die Opfergabe, die Sühne des Märtyrers für die Rettung der Menschen. Obwohl beide Signale Appelle zur Humanität sind, ist Semjens Signal dazu bestimmt, das allzu menschliche Signal Vasilij's in der umfassenden Dimension christlicher Liebe und christlich orientierter Menschen-Gemeinschaft aufzuheben. Sein Beispiel von Nächstenliebe überwindet menschliche Schuld, Vasilij's Sünde und setzt unüberschreitbare Maßstäbe – dies wird in Vasilij's Worten *vjažite menja* („Bindet mich“) offensichtlich.

Seit der ersten russischen Revolution sind die Eisenbahner (*rabočie-putejcy*), für deren Existenz, geschweige denn für deren Bedeutung, sich bisher niemand interessierte, zu Kultfiguren geworden – man hat festgestellt, dass sie nach einer Reihe propagandistischer Maßnahmen nicht nur bereit waren den Verkehrsmechanismus zu paralysieren, sondern in vollem Maße auch das Geplante zu realisieren.

M. Arcybašev's Erzählung *Krovavoe pjatno* (*Der Blutfleck*), die dieser nach den Ereignissen des Jahres 1905 veröffentlicht hat, ist die einzige Erzählung in der russischen Literatur, in der ein Stationsvorsteher zum Protagonisten wird und dabei positiv konnotiert wird. Die Erzählung ist den letzten zehn Tagen aus dem Leben des provinziellen Stationsvorstehers Anisimov, der in den blutigen Wirbel der ersten russischen Revolution gerät, gewidmet. Dieser vom monotonen, hoffnungslosen Leben unterdrückte „kleine“ Mensch³⁶² richtet sich unerwartet (in erster Linie für sich selbst) unter dem Einfluss der Geschehnisse, die sich vor seinen Augen abspielen, auf und schließt sich den Rebellen an. Er versucht vergeblich, diese Metamorphose, dieses für ihn neue „Gefühl der Freude“ im letzten Brief vor seiner Hinrichtung zu verstehen und zu erklären:

sah sie, schloss den Regulator zu und gab Gegendampf. Der Zug hielt an. Aus den Waggonen sprangen Menschen hinaus und drängten sich zusammen. Man sieht: da liegt ein Mensch, blutüberströmt, bewusstlos...

³⁶² Рано пришлось думать о пище, и пятнадцати лет он уже поступил на железную дорогу, где и прослужил двадцать пять лет в разных должностях, всегда одинаково трудных, томительно однообразных и чуждых душе. [...] Мало было сношений с людьми, потому что это вызывало расхои, неловкость за свою бедность и унижения. Анисимов много пил, пьяный плакал о своих несчастьях и томился смутной мечтой об иной, свободной, легкой и приятной жизни, осмысленной хоть каким-нибудь светлым лучом. (М. Арцыбашев, *Кровавое пятно*, т. 2, стр. 493.)

Ganz früh wurde er gezwungen, an Essen zu denken, mit fünfzehn Jahren fing er an, bei der Eisenbahn zu arbeiten, wo er sodann fünfundzwanzig Jahre in verschiedenen, immer schwierigen, unheimlich monotonen und seiner Seele fremden Funktionen gedient hat. [...] Er hatte wenige Kontakte zu den Menschen, da es Extraausgaben, Verlegenheit wegen seiner Armut und Erniedrigungen bedeutete. Anisimov trank viel, wenn er betrunken war, beweinte er sein Unglück und sehnte sich nach einem freien, leichten und angenehmen Leben, das zumindest von einem hellen Strahlen beleuchtet wurde.

...то радостное чувство, которым он прожил эти десять дней, и тот хаос, огненный и кровавый, и смерть людей, и ужас его одинокой последней ночи, и то нелепое и безумное, что должно было совершиться с ним, и кучу черных шпал, и заочневшие колени, торчащие из снега, и то, что он уже не увидит ее и детей, и свою беспомощность, и свою жалость к себе, и то горе, в котором ему хотелось ее обласкать и утешить, те слезы, которые стали наполнять его глаза, скатываться по щекам, исхудалым и холодным, и падать на клочок его последнего письма.³⁶³

...dieses Gefühl der Freude, mit dem er diese zehn Tage gelebt hat, und dieses feurige und blutige Chaos, und der Tod der Menschen, und die Furcht seiner einsamen, letzten Nacht, und dieses Sinnlose und Wahnsinnige, das mit ihm geschehen sollte, und eine Stapel schwarzer Schwellen, und die vor Kälte erstarrten Knie, die aus dem Schnee herausragten, und dass er weder sie, noch die Kinder wieder sehen wird, und seine Hilflosigkeit, und sein Selbstmitleid, und das Leid, in dem er sie zart behandeln und trösten hätte wollen, und die Tränen, die seine Augen erfüllten, die auf seinen mageren und kalten Wangen herunterflossen und auf den Fetzen seines letzten Briefes herunterfielen.

In M. Gor'kij's Theaterstück *Meščane (Die Spießbürger)* wird der Lokführer zum Träger der ideologischen Werte³⁶⁴ und Ideale des Autors - Nil, der Adoptivsohn von Bessemenov, verlässt das bürgerliche Haus, um aktiv die Macht des Soziums zu überwinden und zu bekämpfen, er, der echte Proletarier, baut sein Leben als Widerstand der sozialen Umgebung auf, er, der „positive“ Held, *burevestnik revoljucii* („der Sturmvogel der nahenden Revolution“) wird in der nächsten Zukunft, von seinem „Parteibewusstsein“ getrieben, seine „Rechte“ tatsächlich wahrzunehmen und dabei ein Drittel Russlands mit seinen Schmierstiefeln zu zertreten. Die Eisenbahner werden nach der Revolution von 1917 zur Elite des Proletariats: Der Anfang dieser Metamorphose wäre unmarkiert geblieben, wenn der Streik im Lokomotivenbauwerk Sormovo nicht zum Sujet von Gor'kij's Roman *Mat' (Die Mutter)* geworden wäre; die Initiative der Eisenbahner vom Depot Moskva-Sortirovočnaja, 1921 transformierte sich rasch in eine Massenbewegung, die unter dem Begriff *subbotnik* zum festen Bestandteil des sowjetischen Diskurses über das Vaterland geworden war.

Allem Anschein nach war die Eisenbahn in der Vorstellung derjenigen, die sie benutzten, dermaßen mit der Idee der Fortbewegung verbunden, dass ein außerplanmäßiger bzw. etwa längerer, als im Fahrplan bezeichneter, dauernder Halt Proteste und Unmutsäußerungen hervorrief. Die in geschützten Abteilen Sitzenden betrachteten das unsichtbare Bahnpersonal, das irgendwo auf den Gleisen hantierte, als Hindernis für eigene Reise, als fremde, unerwünschte Kraft. Wie die Überreste des Glaubens an den Fortschritt schien die Gewissheit, dass die Maschine unanfechtbar sei, tief im Bewusstsein verankert – der unerwünschte Halt wegen Wartung oder Reparaturen wurde als Willkür des Eisenbahners empfunden:

Поезд останавливается. Полустанок.

— Поезд стоит две минуты... — бормочет силпый, надтреснутый бас вне вагона. Проходят две минуты, проходят еще две... Проходит пять, десять, двадцать, а поезд всё еще стоит. [...]

³⁶³ М. Арцыбашев, *Кровавое пятно*, т. 2, стр. 515.

³⁶⁴ Vgl. Nils berühmteste Aussage: „Права не дают, права берут!“ („Rechte werden nicht vergeben, sondern genommen!“) entsprach der offiziellen Konzeption des Bolschewismus.

Из-под локомотива выползает на брюхе машинист, красный, мокрый, с куском сажи на носу...
 — У тебя есть бог или нет? — обращается он к обер-кондуктору. — Ты человек или нет? Что подгоняешь? Не видишь, что ли? Ааа... чтоб вам всем повылазило!.. Разве это локомотив? Это не локомотив, а тряпка! Не могу я везти на нем!
 — Что же делать?
 — Делай что хочешь! Давай другой, а на этом не поеду! Да ты войди в положение...
 Помощники машиниста бегают вокруг неисправного локомотива, стучат, кричат...³⁶⁵
 Der Zug hält an. Bahnstation.
 - Der Zug hat hier zwei Minuten Aufenthalt... – brummt ein heiserer, brüchiger Bass außerhalb des Waggons. Es vergehen zwei Minuten, noch zwei... Es vergehen fünf, zehn, zwanzig Minuten, aber der Zug steht noch. [...]
 Unter der Lokomotive hervor kriecht auf dem Bauch der Lokführer heraus, rot, nass, mit einem Rußstück auf der Nase...
 - Hast du den Gott oder nicht? – wendet er sich an den Oberschaffner. – Bist du ein Mensch oder nicht? Warum treibst du mich an? Siehst du selber nicht? Ааа... Ist das eine Lokomotive? Das ist nicht eine Lokomotive, sondern ein Lappen! Ich kann sie nicht führen!
 - Was soll ich tun?
 - Mach, was du willst! Gib mir eine andere, diese führe ich nicht! Versetze dich doch in meine Lage...
 Die Helfer des Lokführers laufen um die fehlerhafte Lokomotive herum, klopfen, schreien...

Die Begegnung mit einem Eisenbahner ist für die Reisenden eher ein Missverständnis, eine nicht geplante, unangenehme Angelegenheit – der Zug im begrenzten Raum des Eisenbahnnetzes scheint autonom perfekt zu funktionieren und keine externe menschliche Hilfe zu brauchen. Umso absurder ist die Erscheinung eines Streckenwärters im Waggon erster Klasse: In der Erzählung *Pervyj klass (Die erste Klasse)* I. Bunins trifft das vornehme Publikum (*dačniki*) in einem Moskauer Vorortzug, der keine Waggons dritter Klasse hat („весь из вагонов только первого и второго классов“,³⁶⁶ „ganz aus den Waggons erster und zweiter Klasse“), auf einen mit Schmutz bedeckten Eisenbahner („какого-то рваного, измазанного глиной мужичишку“,³⁶⁷ „irgendeinen Arbeiter, der mit Schlamm bedeckte Lumpen anhatte“), der die Gleise irgendwo „in Bykovo“ reparieren soll. Diese Begegnung verspricht nichts Gutes, denn sowohl die Reisenden, als auch der Arbeiter verstehen diese als unnötig und gefährlich – das Paradigma des Reisens ist verletzt, die gemütliche Welt eines Waggons ist nicht mehr hermetisch abgeschlossen und die Kommunikation unter den Reisenden ist durch das Eindringen des Fremden gefährdet (vgl. „однако всем неловко, всем не по себе – беседуют уже притворно, курят с приувеличенной беззаботностью“,³⁶⁸ „alle fühlen sich unbequem, jedem ist es nicht wohl – alle unterhalten sich geheuchelt und rauchen mit übertriebener Sorglosigkeit“). Die Verhaltensweise benötigt dringend eine Korrektur, wobei der Katalog der möglichen Reisesituationen eine solche Begegnung nicht vorsieht (vgl.: „все на мгновение даже теряются от такой нелепости“, „für einen Augenblick geraten alle in Verwirrung vor dieser Ungereimtheit“) und deswegen keine „Rezeptionsanweisung“

³⁶⁵ А. Чехов, *В вагоне*, т. 1, стр. 66.

³⁶⁶ И. Бунин (1), *Первый класс*, т. 5, стр. 456.

³⁶⁷ Ebd., S. 456.

³⁶⁸ Ebd.

anbietet. Jeder versucht seine Verlegenheit zu verbergen, doch die einzige Möglichkeit, die eigene Welt wieder harmonisch zu gestalten, ist das Verlassen des Zuges.

Während der Reise trifft der Reisende zwangsweise auf den Schaffner, dessen Stimme nur zu hören ist, wenn er nach dem Fahrschein fragt oder die Namen der Bahnstationen annonciert:

Опять замелькали огни большой станции. Поезд застучал на стыках поворотов и остановился. «Станция Бирзула. Поезд стоит час и десять минут!» - прокричал кондуктор, проходя вдоль вагонов.³⁶⁹ Wieder schimmerten Lichter einer großen Station. Der Zug ratterte auf den Stößen der Kurven und hielt an. „Station Birsula. Der Zug hält eine Stunde und zehn Minuten!“ – rief der Schaffner, indem er die Waggon entlang ging.

Seine Figur scheint mit der des Waggon zu verschmelzen, - außerhalb des Zuges bzw. des Eisenbahnkontextes ist seine Existenz unvorstellbar. Er wird vor allem am Abend sichtbar, wenn er die Kerzen in den Laternen anzündet:

В вагон зашел кондуктор, зажег в фонарях свечи и задёрнул их полотняными занавесками.³⁷⁰ In den Waggon kam der Schaffner, zündete in den Leuchtern die Kerzen an und verhüllte sie mit den Leinenvorhängen.

Знакомый кондуктор вошел в вагон и стал зажигать свечи.³⁷¹ Ein bekannter Schaffner kam in den Waggon und begann die Kerzen anzuzünden.

Wenn P. Vjazemskij in *Stancija* den Poststationsmeister als Diktator bezeichnet („коллежский регистратор, почтовой станции диктатор“, „Kollegialregistrator, Diktator einer Poststation“), dann sind die kleinen Beamten der Eisenbahn seine direkten Erben. Im *Tagebuch zum Jahre 1876* schreibt Dostoevskij über die typisch russische Tendenz, an jeder Stelle (ohne Bezug zu ihrer Wichtigkeit) die eigene Macht zu zeigen und die Befugnisse zu missbrauchen. In einer „Weihnachtserzählung“ Kuprins (*Načal'nica tjagi, Vorsitzende der Zugkraft*) taucht eine junge Dame in einer wunderlichen und wenig verständlichen Funktion bei der Eisenbahn auf – die sich *načal'nica tjagi* nennende Dame, die im überfüllten Zug mit ihrem unzähligen Gepäck allein das ganze Abteil besetzt und dem Ich-Erzähler, nach einer Portion der „vorzüglichen“ Schelte, die Verbannung innerhalb von vierundzwanzig Stunden droht. Als Gegenbewegung bzw. als gelungener Versuch, das verlorene „Gleichgewicht“ zu restituieren, entsteht das Phänomen des „Schwarzfahrens“, dabei verlässt der Schaffner als Vertreter der Eisenbahn unerwartet sein Lager und wird zum Komplizen des reisenden „Hasen“ („Schwarzfahrers“):

Бьет второй звонок. Входит маленький кондуктор с черными усиками.
— Вы бы взяли билет! — обращается он к старцу, сидящему против меня. — Контролер здесь! [...]
— А много зайцев едет?
— Душ сорок будет.
— Ннно? Молодцы! Ай да коммерсанты!

³⁶⁹ А. Куприн, *На разъезде*, т. 1, стр. 232.

³⁷⁰ Ebd., S. 232.

³⁷¹ А. Чехов, *Красавицы*, т. 6, стр. 182.

Сердце у меня сжимается. Я тоже зайцем еду. Я всегда езжу зайцем. На железных дорогах зайцами называются гг. пассажиры, затрудняющие разменом денег не кассиров, а кондукторов. Хорошо, читатель, ездить зайцем! Зайцам полагается, по нигде еще не напечатанному тарифу, 75% уступки, им не нужно толпиться около кассы, вынимать ежеминутно из кармана билет, с ними кондуктора вежливее и... всё что хотите, одним словом!

- Чтoб я заплатил когда-нибудь и что-нибудь!? — бормочет старец. — Да никогда! Я плачу кондуктору. У кондуктора меньше денег, чем у Полякова!³⁷²

Es schlägt die zweite Glocke. Es tritt ein kleiner Zugbegleiter mit schwarzem Lippenbart ein.

- Sie sollten eine Fahrkarte kaufen! – wendet er sich an den alten Mann, der mir gegenüber sitzt.

- Hier ist ein Kontrolleur! [...]

- Und fahren viele schwarz?

- Etwa vierzig Personen.

- Tatsächlich? Mordskerle! Sieh da, Handelsleute!

Mein Herz zieht sich zusammen. Ich fahre auch schwarz. Ich fahre immer schwarz. Auf den Eisenbahnen nennt man die Fahrgäste Schwarzfahrer, die mit dem Geldwechsel nicht die Kassierer behelligen, sondern die Schaffner. Es ist schön, lieber Leser, schwarzzufahren! Die Schwarzfahrer haben nach dem noch nirgends gedruckten Tarif fünfundsiebzig Prozent Rabatt zu bekommen; sie brauchen sich nicht an der Kasse zu drängen, jede Minute aus der Tasche die Fahrkarte herauszuholen, mit ihnen sind die Schaffner höflicher und ... alles, was man will, kurz und gut!

- Dass ich irgendwann und irgendwas zahlen werde? – murmelt der Alte.

- Niemals! Ich zahle dem Schaffner. Der Schaffner hat weniger Geld, als Poljakov.

Die russische Eisenbahn gilt in der zweiten Hälfte des 19. Jhs. als Inbegriff der Korruption und der schnellen Bereicherung, über das Spekulieren mit Eisenbahnaktien bzw. ihre Fälschung wird oft in der Öffentlichkeit diskutiert – die Spuren dieser Skandale sind in *Podrostok* zu finden und bestimmte Details in *Anna Karenina* weisen auf die Intensität des damaligen Eisenbahnbaus hin. Der Eisenbahnboom bringt den Beamten des Verkehrsdepartements in Verlegenheit - für seine Dienstreise bekommt Karenin das Fahrgeld für die Postkutschen, obwohl eine Eisenbahnlinie zwischen Petersburg und der ersuchten Provinzstadt schon existiert (als ehrlicher Mensch gibt Karenin das Geld zurück).

N. Garin-Michajlovskij war wahrscheinlich der am meisten „eisenbahnbezogene“ russische Schriftsteller (wie Čechov sagte, nicht alle können, wie Garin-Michajlovskij, die Eisenbahnwege bauen und dabei Romane schreiben). Im vierten Roman seiner Tetralogie *Semejnaja chronika (Die Familienchronik)*, die mit Tëmas Kindheit beginnt, beteiligt sich der frisch gebackene Ingenieur Kartašov am Bau der neuen Eisenbahnlinie, begegnet seinem für Jahre aus den Augen verlorenen Gymnasialfreund Sikorskij (inzwischen Absolvent einer ausländischen Universität, deren Diplom in Russland nicht anerkannt wird), wird von ihm stark beeinflusst und versucht gegen die Routine und Unterschlagung beim Eisenbahnbau zu kämpfen. In *Inženery (Die Ingenieure)* tauchen viele Eisenbahningenieure und Arbeiter auf, der Text ist von technischen Details und präzisen Beschreibungen der Bauprobleme übersättigt und kann als Vorstufe für hunderte *proizvodstvennye romany* des Sozialismus

³⁷² А. Чехов, *В вагоне*, т. 1, стр. 63.

betrachtet werden. Immer wieder erzählt der Autor von Fällen der Bestechung beim Eisenbahnbau:

Слушайте меня, старика, Артемий Николаевич. Вы человек молодой, только что начали, а я, слава Богу, посидел на этих работах. Вы наших порядков не знаете. А порядки у нас простые. Один в свой рот не заберет всего. Будьте только справедливы, и двадцать тысяч ваши.

— Допустим, что я взял у вас эти двадцать тысяч. Но если узнают, что я взял у вас эти деньги, меня прогонят и больше на службу не примут.

— Во-первых, никто не узнает...

— Как же иначе все всегда знают: такой-то инженер вор?

— Сколько же вы хотите?

— Ну — миллион!

— Помилуйте, здесь и дела-то всего на триста тысяч!..³⁷³

Hören Sie mir, dem Alten, Artemij Nikolaevič zu. Sie sind ein junger Mann, Sie haben eben erst begonnen, und ich, Gott sei Dank, bin über diesen Arbeiten ergraut. Sie kennen unsere Regeln nicht. Und die Regeln sind bei uns einfach. Keiner darf sich das Ganze einstecken. Seien Sie bloß gerecht, und die zwanzigtausend sind die Ihren.

- Nehmen wir an, dass ich diese zwanzigtausend bei Ihnen genommen habe. Aber wenn man erfährt, dass ich dieses Geld bei Ihnen genommen habe, werde ich gefeuert und nie wieder in Dienst genommen.

- Erstens, niemand wird erfahren...

- Warum denn sonst wissen alle immer: ein gewisser Ingenieur ist ein Dieb?

- Wie viel wollen Sie denn?

- Nun, eine Million!

- Aber ich bitte Sie! Die ganze Arbeit wird hier nur dreihunderttausend kosten!

In Čechovs Erzählung *Cholodnaja krov'* (*Kaltes Blut*) müssen die Viehkaufleute Malachins den Oberschaffner, den Maschinisten (weil der erste mit ihm das Schmiergeld nicht zu teilen vorhatte) und den Stationsvorsteher (der das Geld in die Tasche seiner Uniform „graziös“ versteckte) bestechen, damit die Viehwaggons die erwünschte „Militärnummer“ erlangen und gemäß des Fahrplans Moskau erreichen. An einer Station geht der Alte zur Lokomotive und sieht eine schweigende Figur, die eines Lokführers, (mit dem Flair des mythologischen Odins) vor dem Altar des „Eisenbahngottes“ knien:

... и видит раскрытую красную печь; против печи неподвижно сидит человеческая фигура; её козырёк, нос и колени выкрашены в багровый цвет, всё же остальное черно и едва вырисовывается из потёмков.³⁷⁴

...und sieht einen geöffneten roten Ofen, dem Ofen gegenüber sitzt eine menschliche Gestalt; ihre Mütze, Nase und Knie sind purpurrot gestrichen, aber alles übrige ist schwarz und zeichnet sich kaum aus dem Dunklen ab.

Das „lebendige“ Gut kommt in der Hauptstadt nach vier Tagen an – die Bestechung und unternommenen Kombinationen üben kaum Einfluss auf den Reiseverlauf und die Geschwindigkeit aus, so dass ein erhebliches Teil des Viehs während der Reise verendet – die übliche Opfergabe der Eisenbahn und der Großstadt, wie in S. Solov'ëvs Gedicht *Gorod sovremennyj* (*Moderne Stadt*):

Город, город проклятый! Во скольких, во скольких вагонах / Ежедневно везут безответно покорных судьбе / И быков, и свиней, и младенцев, и дев обречённых / На закланье тебе.³⁷⁵

Du, die verfluchte Stadt! In wie vielen, wie vielen Wagen / bringt man dir täglich als Opfergabe / die in ihr Schicksal ergebenen / Bullen, Schweine, Säuglinge, Jungfrauen.

³⁷³ Н. Гарин-Михайловский, *Инженеры*, т. 2, стр. 437.

³⁷⁴ А. Чехов, *Холодная кровь*, т. 5, стр. 399.

³⁷⁵ С. Соловьёв, *Город современный*, стр. 92.

Der ganze Eisenbahnbau ist ohne Schmiergeld und Beamtenbestechung undenkbar – die einfachsten Fragen, wie z. B. die Wahl des Standorts für den zu bauenden Bahnhof (wenn nicht in der Stadtmitte oder anstelle der ehemaligen Poststation, dann wo sonst?), erweisen sich unerwartet als problematisch und fordern eine „typisch“ russische Herangehensweise (mit genauso typischen Folgen):

Вокзал строился в пяти верстах от города. Говорили, что инженеры за то, чтобы дорога подходила к самому городу, просили взятку в пятьдесят тысяч, а городское управление соглашалось дать только сорок, разошлись в десяти тысячах, и теперь горожане раскаивались, как как предстояло проводить до вокзала шоссе, которое по смете обходилось дороже.³⁷⁶

Der Bahnhof wurde fünf Werst von der Stadt entfernt gebaut. Es wurde gemunkelt, dass die Ingenieure das Bestechungsgeld in Höhe von fünfzigtausend Rubel dafür verlangten, dass die Eisenbahn direkt in die Stadt führte, aber die Stadtverwaltung war bereit nur vierzigtausend zu geben, sie sind über zehntausend nicht einig geworden und jetzt bereuen die Stadteinwohner es, weil man bis zum Bahnhof eine Chaussee anlegen musste, die nach dem Voranschlag teurer zu stehen käme.

Die fünf in *Moja žizn' (Mein Leben)* erwähnten Werst,³⁷⁷ die die Provinzstadt von ihrer Bahnstation entfernen, transformieren sich zu zwanzig Werst in derjenigen Stadt, wo die Čechovschen drei Schwestern leiden und von der Abreise nach Moskau träumen (mit ihrem sakramentalen Refrain „Уехать в Москву. Продать дом, покончить все здесь и - в Москву...“³⁷⁸, „Nach Moskau abreisen. Das Haus verkaufen, hier allem ein Ende machen – und nach Moskau...“, in welchem der voller Hoffnung steckende Akkusativ sich nie in den glücklichen Lokativ transformiert):

Здесь такой здоровый, хороший, славянский климат. Лес, река... и здесь тоже березы. [...] Хорошо здесь жить. Только странно, вокзал железной дороги в двадцати верстах... И никто не знает, почему это так.³⁷⁹

Hier herrscht ein gesundes, gutes, slavisches Klima. Der Wald, der Fluss... und hier gibt es auch Birken. Es ist schön, hier zu leben. Es ist nur merkwürdig, dass der Bahnhof zwanzig Werst von der Stadt entfernt ist... Und niemand weiß, warum das so ist.

Die Bahnstation, als Wohnsitz der „Zivilisationsfrüchte“ – des Telegraphs und der Post, - beherbergt die unzähligen Telegraphisten, die in vielen Erzählungen aus dem Leben der russischen Provinz und in auf die Schilderung des bürgerlichen Milieus orientierten Episoden präsent sind. Der Telegraphist und der Stationsvorsteher sind die einzigen Angestellten auf einem kleinen Provinzbahnhof mit wenig Betrieb. Sie sehen die Züge an ihnen vorbeirasen, ohne selber irgendwann in den Zug einzusteigen und wegzufahren, sie gewöhnen sich an

³⁷⁶ А. Чехов, *Моя жизнь*, т. 8, стр. 119.

³⁷⁷ Der Raum zwischen Stadt und Land bewirkte die Individualität bzw. die Isolation der Ortschaften. Keinen Anschluss an die allgemeine Bewegung zu haben, bedeutete auch ohne den allgemeinen Fortschritt zu leben. Vgl. bei M. Burckhardt (1994 : 279): „So bemaß sich für eine jener Tschechov-Figuren, das Maß des Elends in der Anzahl der Werst, die man von der nächsten Eisenbahnlinie entfernt lebt“.

³⁷⁸ А. Чехов, *Три сестры*, т. 9, стр. 535.

³⁷⁹ Ebd., S. 542.

tausende Gesichter, die sie täglich nur sekundenlang sehen und an die Tatsache, dass keins davon sich von der unpersönlichen Masse der Reisenden trennt, um in ihr Leben einzutreten. Der Stationsvorsteher in der Provinz ist zwar im Vergleich zu den Telegraphisten ein um ein paar Klassen höherer Beamter und gehört zur lokalen „Elite“, ist aber in der Realität ein genauso vulgärer Typ – allein der literarische Auftritt des Stationsvorstehers mit A. Tolstojs Gedicht *Grešnica (Die Sünderin)* in *Der Kirschgarten* ist vieles wert.

Zum Porträt eines Telegraphisten gehören tendenziell vulgäre Locken, rosa Wangen (manchmal im Gegenteil eine ungesunde Blässe, aber nie eine „normale“ Gesichtsfarbe), ein freches Lächeln, russische Hemden mit Stickerei (*kosovorotka*), eine ordnungsgemäße Amtsmütze, Papirossen, eine unmögliche Ausdrucksweise und die Tendenz zu Gesprächen zu „aufklärerischen Themen“ à la Smerdjakov³⁸⁰, sowie zu „Napoleonischen“ Gesten. Ihre Redeweise strotzt von ungeheuren Plattheiten und monströsen Dummheiten, sie sprechen in einem Kauderwelsch aus Beamtenjargon, Umgangssprache und abstrakten Ausdrücken der gebildeten Sprache. Die schriftlichen Zeugnisse des „Schreis“ ihrer Seele sind die Klagen über die eigene Existenz, Forderungen nach Anerkennung und Drohungen gegenüber den an ihrem Elend Schuldigen:

Так как меня прогоняют со службы, будто я пьянствую, то объявляю, что все вы мошенники и воры. Телеграфист Козьмодемьянский.³⁸¹
„Weil ihr mich entlassen wollt, weil ich angeblich trinke, erkläre ich hiermit, ihr seid alle Gauner und Diebe. Telegraphist Koz'modem'janskij.“

Der literarisierte Telegraphist ist ein Liebhaber der Trivialliteratur und fast immer kombiniert er in sich die Graphomanie mit der Vorliebe zu den Themen aus dem Leben eines ihm zwar unbekannten, aber desto mehr begehrten „beau monde“:

За окном вокзала телеграфист, молоденький, вихрастый, любитель Дюма и автор ещё неоконченной поэмы, где главной героиней была великосветская княгиня Беловзорова, не разгибаясь работал днём и ночью, торопился.³⁸²

Hinter dem Bahnhofsfenster arbeitete Tag und Nacht, ohne sich aufzurichten, - er hatte es eilig, - ein junger, zottelköpfiger Telegraphist, Sympathisant der Dumas und Autor eines noch nicht beendeten Poems, dessen Protagonistin die Fürstin Belovzorova war.

³⁸⁰ Vgl. in Čechovs *Svad'ba (Hochzeit)* Charakteristik von Telegraphisten Jat':

Они хотят свою образованность показать и всегда говорят о непонятном. (А. Чехов, *Свадьба*, т. 9, стр. 326.)

Сие wollen als intelligent gelten, deswegen reden Sie immer über das Unverständliche.
oder Averčenkos *Telegraphist Nad'kin*

... бывший телеграфист Надькин выказывал себя человеком ленивым, малоподвижным, с определённой склонностью к философским размышлениям. (А. Аверченко, *Телеграфист Надькин*, стр. 72.)

...ehemaliger Telegraphist Nad'kin zeigte sich als fauler, wenig beweglicher Mensch mit einer gewissen Neigung zu philosophischen Überlegungen.

³⁸¹ А. Чехов, *Жалобная книга*, т. 2, стр. 200.

³⁸² А. Соболев, *Салон-вагон*, стр. 42.

Das humoristisch überspitzte und satirische Bild, das A. Belyj in *Der Telegraphist* zeichnet, stellt exemplarisch die Schwächen eines kleinen Beamten dar:

В окне кустарник малый. / Окинет беглый взгляд — / Протянутые шпалы / В один тоскливый ряд, / Вагон, тюки, брезенты / Да гаснувший закат... [...]

Всю ночь над аппаратом / Он пальцем в клавиш бьёт. / Картонным циферблатом / Стенник ему кивнёт. / С речного косогора / В густой, в холодный мрак / Он видит — семафора / Взлетает красный знак. [...] Пространство, время, бога / И жизнь, и жизни цель — / Железная дорога, / Холодная постель.³⁸³

Im Fenster sieht er nur das karge Gebüsch; / sein schneller Blick erfasst draußen nur die Eisenbahnschwellen, die eine langweilige Reihe bilden, / den Waggon, Warenballen, Zeltplanen und den sterbenden Sonnenuntergang... [...] Die ganze Nacht gebeugt über dem Apparat / schlägt er mit Fingern auf die Tasten. / Die Wanduhr aus dem Pappkarton grinst ihm zu. / Vom Flussufer / schickt das Semaphor / das rote Signal / in die kalte düstere Finsternis. / Seinen ganzen Raum, seine ganze Zeit, den Gott / nimmt ihm die Eisenbahn weg, / ihm bleibt nur das kalte Bett übrig.

Der Telegraphist ist sowohl in der Realität, als auch in der Fiktionalität ein „kleiner Mensch“ *per definitionem*, ohne jegliche Hoffnung auf eine Amtskarriere oder auf eine Erhöhung zum Rang einer Hauptfigur im literarischen Werk; sein psychologischer Habitus ist so vorprogrammiert, dass sein persönliches Schicksal zur bloßen Konsequenz eines ein für allemal festgelegten Schemas schrumpft. Der Telegraphist steht immer zur Verfügung, wenn der allmächtige Autor eine Nebenrolle zu vergeben hat; wenn der Leser sich später zu erinnern versucht, wo ein typisierter kleiner Beamter des russischen Realismus gearbeitet hat, denkt er immer an das Postamt. Dieses Phänomen ist in Kuprins *Granatovyj braslet* zu beobachten – die Fürstin Vera weiß nur, dass ihr Verehrer ein kleiner Beamter ist, doch im Gespräch und in der darauffolgenden Karikatur auf diese „unmögliche Beziehung“ erscheint Želtkov in Person eines Telegraphisten:

В один прекрасный майский день одна девица по имени Вера, получает по почте письмо с целующимися голубками на заголовке. Вот письмо, а вот и голуби. Письмо содержит в себе пылкое признание в любви, написанное вопреки всем правилам орфографии. Начинается оно так: «Прекрасная Блондина, ты, которая... бурное море пламени, клокочущее в моей груди. Твой взгляд, как ядовитый змей, впился в мою истерзанную душу» и так далее. В конце скромная подпись: «По роду оружия я бедный телеграфист, но чувства мои достойны милорда Георга. Не смею открывать моей полной фамилии – она слишком неприлична. Подписываюсь только начальными буквами: П.П.Ж. Прошу отвечать мне в почтамт, poste restante.» Здесь вы, господа, можете видеть и портрет самого телеграфиста, очень удачно исполненный цветными карандашами.³⁸⁴

An einem wunderbaren Abend im Mai bekommt eine junge Dame namens Vera einen Brief mit der Post, verziert mit zwei schnabelnden Täubchen. Der Brief enthält eine feurige Liebeserklärung und steht mit der Orthographie auf gespaltenem Fuße. Er fängt so an: „Herrliche Blondine, Du, welche... ein wildes Flammenmeer wogt in meiner Brust. Dein Blick ist wie eine giftige Schlange in meine zerrissene Seele eingedrungen usw.“ Am Schluss ist ein bescheidenes Postskriptum: „Meiner Stellung nach bin ich nur ein armer Telegraphist, aber meine Gefühle sind eines Ritters Georg würdig. Ich wage nicht, meinen vollen Namen zu nennen – er ist zu wichtig. Ich unterschreibe nur mit meinen Anfangsbuchstaben: P. P. Ž. Ich bitte mir ins Postamt, poste restante, zu antworten“. Hier, meine Herrschaften, können Sie auch das sehr kunstvoll mit bunten Bleistiften ausgeführte Porträt des besagten Telegraphisten erblicken.

³⁸³ А. Белый, *Телеграфист*, т. 1, стр. 93-94.

³⁸⁴ А. Куприн, *Гранатовый браслет*, т. 5, стр. 246.

Doch eignet sich der Telegraphist nicht als Bezugsperson für eine humanitäre Botschaft oder für Mitleidspathos: Seine Selbstzufriedenheit, in die sich oft das Gefühl der eigenen Überlegenheit mischt, bildet ein sicheres Schutzschild gegen Keime der möglichen Sympathie. Die Autoren sind oft erbarmungslos mit den Telegraphisten – Čechovs Telegraphist Čepřakov, abgesehen von seiner Neigung zum Exhibitionismus, hat sehr spezifische gastronomische Marotten (vgl.: „Из озорства он раздевался донага и бегал по полю голый. Ел мух и говорил, что они кисленькие.“³⁸⁵, „Aus Ungezogenheit stellte er sich nackt und lief so auf dem Feld umher. Er aß Fliegen und sagte, dass sie säuerlich sind.“), Averčenkos Telegraphist Nad’kin begleitet seine Rede mit unmöglicher Gestikulierung, die in der Kombination mit seinem miesen Aussehen das ganze Spektrum der Gefühle aus dem semantischen Feld „Abneigung“ erweckt. Vielleicht deswegen wird ausgerechnet der junge Telegraphist – der „kleine“ Mensch – zum ersten blutigen Opfer in L. Andreevs *Saška Žegulëv*. Genauso wie sein Leben, scheint sein Tod für die Sujetentfaltung ohne Bedeutung zu sein, die typisierten Details seines Aussehens – dunkelblonde Locken und seidene Stickerei des Hemdes – verlieren erst im Angesicht des Todes ihren vulgären Aspekt.

³⁸⁵ А. Чехов, *Моя жизнь*, т. 8, стр. 162.

11. Eisenbahnmotivik um die Jahrhundertwende : Zwei Fälle

11. 1. Abschiedsmotive bei A. Čechov

In allen Theaterstücken Čechovs spielen die Szenen der Ankunft und des Abschieds³⁸⁶ eine wichtige Rolle – selbst die Atmosphäre des berühmten *byť* Čechovs steht unter dem Zeichen der Bahnhofswirrnis und Hektik. Das Haus ist ein ewiger Bahnsteig, wo die Reisekoffer immer in Unordnung liegen: in *Višněvyj sad* versucht man sie den ganzen ersten Akt hindurch aufzuräumen, während des ganzen letzten – diese einzupacken. Und hinter der Bühne, worauf Lopachin hinweist, liegt die Eisenbahnlinie. Die Realien der russischen Provinz, wo sich die Handlung aller seiner Theaterstücke abspielt, erklären noch nicht die Sehnsucht nach der Hauptstadt und der Reise – seinen Protagonisten ist ihr Wohnort im Grunde genommen egal, Dorf oder Stadt, Russland oder Ausland bieten keinen Unterschied im Lebensempfinden – überall geht es ihnen schlecht. Ihr Umherrennen findet in willkürlichen geographischen Koordinaten statt, weil sie nicht von der Frage nach dem „Wohin?“, sondern von der nach dem „Wann?“ gequält werden, weil der Hauptkonflikt nicht in den topographischen, sondern in den zeitlichen Termini zum Ausdruck kommt.

Das „Haus“ und der „Garten“ ändern sich nicht, sie sind genauso, wie vor hundert Jahren, als man noch die „Art und Weise“ konnte (*sposob znali*). Die Welt hat sich aber verändert – der alte Herr war auch vor langem in Paris („И барин когда-то ездил в Париж... на лошадях“, ³⁸⁷ „Der Herr ist auch mal nach Paris gefahren... noch mit den Pferden), jetzt kam Ranevskaja mit dem Zug. Die Eisenbahn, Telegrafepfosten, das Restaurant, wo man über die Dekadenten reden kann, neue Besucher auf dem Ball (Beamte und Bahnstationsvorsteher anstatt Generäle und Barone) – all dies zeugt von der Verschiebung in der Zeit. Die Eisenbahn bringt eine neue Kategorie der Menschen aufs Land, der Adelssitz geht zugrunde und macht seinen Platz der „Datscha“ frei („До сих пор в деревне были только господа и мужики, а теперь появились ещё дачники.“³⁸⁸ „Früher wohnten im Dorf die Herren und die Bauern, aber jetzt sind noch die Datscha-Bewohner erschienen.“)

³⁸⁶ *Der Kirschgarten*, wie die drei ersten Theaterstücke Čechovs, ist nach dem Modell „Ankunft-Abfahrt“ aufgebaut (vgl. S. Baehr, 1999 : 27). In seiner Analyse vom Kirschgarten bezieht sich S. Baehr auf die Arbeit von S. Golub, der Folgendes schreibt: „The train serves as ‚moving skeleton‘ of the play’s spatiotemporal form, its analogical net. The railroad timetable, like Einstein’s theory of relativity [...] discovers the hidden pattern of a new temporal order [...] in modern life and modernist art“. (S. Baehr, 1999 : 28.) S. Golub sieht in den Erwähnungen der Ankunft bzw. der Abfahrt des Zuges eine spezielle Funktion, die darin besteht, das Vergehen der Zeit im Theaterstück zu betonen. „The major temporal dialogue is between the urban timetable of the road, which begins and ends the play, and the rural timetable of the agrarian cycle, which give the play its act structure“. (S. Baehr, 1999 : 32.)

³⁸⁷ А. Чехов, *Вишнёвый сад*, т. 9, стр. 614.

³⁸⁸ Ebd., S. 617.

Die Urbanisierung des Raums geht mit seiner Vernichtung einher, die erhöhte Geschwindigkeit vernichtet das, was sich innerhalb des Raums befindet, was ihn ausmacht: seinen Inhalt. Wie beim flüchtigen Lesen des Textes verschwindet er, innerhalb des großen Bogens, bleibt durch die Umgrenzung vorhanden, aber hat keine Relevanz mehr.

Die Eisenbahn spielt eine Rahmenrolle im Theaterstück: am Anfang des ersten Akts erfährt der Zuschauer, dass der Pariser Zug, der Ranevskaja in ihre Heimat bringt, mit zwei Stunden Verspätung angekommen ist (ein möglicher Hinweis darauf, dass der Fortschritt und die Änderungen etwas später das russische Kirschenparadies erreichen werden); gegen Ende des vierten Akts gruppieren sich Gespräche um die künftige Abfahrt des Zuges, der sie weg vom „Paradise Lost“ bringen soll. Die Erwähnung, dass der Zug mit Verspätung kommt, findet bei Gaev und Lopachin (symbolischen Vertretern der Vergangenheit und der Gegenwart) disparate Reaktionen: der Ironie Lopachins stehen die Lamentationen Gaevs über die heutigen Sitten (*Kakovo? Kokovy porjadki?*, Wie finden Sie das? Was sind das für Sitten?) gegenüber. In seiner Argumentation für den Verkauf des Kirschgartens plädiert Lopachin für die aus seiner Sicht durchaus mögliche Kompatibilität des Mechanischen und des Gartens in Gestalt prächtiger Datschas entlang der Eisenbahngleise. Die Existenz bzw. die Eingemeindung der Eisenbahn wird seit langem nicht mehr in Frage gestellt, in ihrer Rezeption aber gibt es verschiedene Pro-Argumente bei den „ehemaligen“ und den „neuen“ Herren des Lebens.

Für Lopachin stellt sie eine effiziente Hilfe für den Gewinn materieller Güter dar: Drei Stunden nach Ranevskajas Ankunft eilt er zum Zug nach Char'kov und im letzten Akt kehrt er nach seiner Geschäftsreise auch mit dem Zug zurück. In der Eisenbahn sieht er die Lösung für die finanziellen Probleme Ranevskajas und Gaevs – durch den Verkauf des Gartens und den Bau der Datschas, die für die *dačnikis* mit der Eisenbahn erreichbar wären, können alle Schulden zurückgezahlt werden. Die Eisenbahn ist ein Bestandteil seines „Paradise Found“, seiner Utopie für die mittlere Klasse, für den „blassen Stadtbewohner“. Die Tatsache, dass das Monopol der Exklusivität verloren geht und der „unnütze“ Kirschgarten abgeschlagen werden muss, ist ohne Belang, sobald die Probleme materieller Ordnung nicht mehr aktuell sind. Das „Vulgäre“ an seinem Plan aus Sicht des Gartenbesitzers (vgl. Gaevs Sentenzen über *pošlost'*) ist die Zugänglichkeit der nach einem vorprogrammierten Muster transformierten Natur, die Annahme, dass jedermann den symbolischen Garten betreten darf. Für den Adel ist die Eisenbahn wie am Anfang des Eisenbahnzeitalters mit der Idee des Vergnügens assoziiert (ebenso primitiv-vulgär, aber auf einem anderen Niveau – dem des Oralen): im zweiten Akt preist Gaev die Eisenbahn wegen der jederzeit möglichen Mittagessen in der Stadt (weil die Reise so schnell geworden sei), denn Ranevskaja ist dafür bekannt, dass sie, trotz ihres

Bankrotts, sich nach wie vor die teuersten Gerichte in den Bahnhofsrestaurants bestellt. Die Eisenbahn verbindet die geographische Heimat mit Paris, das traditionell mit der Idee des Vergnügens assoziiert wird. Wie ein virtueller *deus ex machina*³⁸⁹ „rettet“ die Eisenbahn einen anderen, aber etwa „regeren“ Gutsbesitzer Simeonov-Piščik vor dem Ruin, indem er letztendlich akzeptiert, einen Teil seines Landes an die Eisenbahngesellschaft zu verkaufen. In Lopachins Ansprachen für den Verkauf des Kirschgartens sind zwei Argumente - Zeit, Zeitgewinn bzw. wenig Zeit, keine Zeit und Raum, d. h. Nähe zur Stadt - von Wichtigkeit; die aus seiner Sicht günstige Konstellation der „objektiven“ Fakten (Vorhandensein der Eisenbahnlinie, nur dreizehn (verdammte) Wersten Entfernung) kann trotz aller Versuche der *ratio* die Verlogenheit nicht retten – der Zug bringt Ranevskaja von ihrem Garten diesmal für immer weg.

11. 2. I. Annenskij's *Trilistnik vagonnyj*

Im Gedicht *Toska vokzala* (*Schwermut des Bahnhofs*), das I. Annenskij's Gedichtzyklus *Trilistnik vagonnyj* eröffnet, taucht das Motiv des Schlummers eines Blättchen, das mit dem Motiv des existentiellen Leidens und der Schwermut als eines gewissen schläfrig-benebelten Zustands im Gegensatz zum „aktiven“ Lebensmodus verknüpft, auf. In diesem Motiv realisiert sich die Assoziation des lyrischen Ichs, das die „Bahnhofsschwermut“ erlebt, mit dem im Schlummer versenkten Blättchen, wobei die diminutive Form (*listok*) das Gefühl der Einsamkeit, Fragilität und Unbeholfenheit des Blättchens und dadurch des lyrischen Ichs verstärkt.

Im Gegensatz zu A. Blok, der den Makrokosmos der Eisenbahn schuf, entsteht hier eine Art Mikrokosmos, das Gesamtbild besteht aus winzigsten, sachlichen Details (ganz markant sind die im Mörtel festgeklebten Fliegen,³⁹⁰ deren Blindheit und Stummheit in diesem Kontext dem vom Alltag zerdrückten Bewusstseinszustand entsprechen). Die Artefakte der Eisenbahnwelt erscheinen als Zeichen der Schwermut, die ihre Unbeweglichkeit und Unveränderlichkeit implizieren. Die Schwermut ist hier als „Bahnhofsschwermut“ nuanciert, die unerträgliche Statik des Wartens wird durch die seelische Leere mechanischer Bewegung verstärkt. Die traditionellen (noch elegischen) Gemütsbewegungen - wie Schwermut,

³⁸⁹ Vgl. bei S. Baehr (1999 : 104).

³⁹⁰ Полумертвые мухи / На забитом киоске, / На пролитой извешке / Слепы, жадны и глухи.

(И. Анненский, *Тоска вокзала*, стр. 128.)

Schwärme halbtoter Fliegen / Am Kiosk, mit Brettern verschlossen, / In der Kalklauge hingegossen, / Erblindet, gehörlos und gierig.

Langweile, Last des Alltags, Angst vor Stagnation – sind in konkreten Details des modernen Lebens realisiert. Die materielle Welt ist zerstückelt, ihre Fragmente (Kiosk, Fliegen, Fahne, Uhr, Schaffner) sind vom „klebrigen Stachel“ kontaminiert, - dieser Welt ist die Lebenskraft geraubt, was sie unbeweglich macht. Die Realien des Alltags haben einen symbolischen Charakter (*emblema razluki* / „Emblem der Trennung“) – sie sind dem psychischen Zustand homolog. Diese Schwermut ist physiologisch konkret und zeitlos, weil sie das Hauptattribut des Alltags (*večnye budni*) ist. *Skuki lipkoe žalo* („der klebrige Stachel der Öde“) wird mit den halbtoten Fliegen assoziiert, der einarmige Schaffner ist das Schattenbild der gescheiterten Beziehung und das ganz emblematische Warten unter der Bahnhofsuhr ist die Verlängerung des „täuschenden Wiedersehens“ (*obmanuvšee svidan'e*). Die Bewegung, egal welcher Art – die mechanische, unpersönliche und unbeseelte, - ist die einzige Rettung und mit ihr ist die letzte Hoffnung, sich von dieser Schwermut, von der Geometrie des „fixierten Punktes“³⁹¹ (*nedvižnaja točka*) zu befreien, liiert:

Есть ли что-нибудь нудней, / Чем недвижная точка, / Чем дрожанье полудней / Над дремотой листочка...
 Что-нибудь, но не это... / Подползай — ты обязан; / Как ты жарок, измазан, / Все равно — ты не это!³⁹²
 Gibt's etwas, das öder und bitter / Als ein Fixpunkt ohne Bewegung, / Als des flimmernden Mittags Zittern /
 Über Blättchen in schläfriger Regung...
 Irgendetwas, aber nicht dieses... / Kriech her, weil das deine Pflicht ist; / Wie du auch heiß und beschmutzt bist,
 / Gleichwohl – du bist nicht dieses!

Die Lokomotive ist hier die psychologische Antinomie zu diesem „Unbeweglichkeitsleiden“, das sich im Pronomen *это* („dieses“) konzentriert.

Die Ankunft der vom Feuer strotzenden Lokomotive befreit den Protagonisten von seinen suizidalen Gedanken, die ihn im Moment des Wartens auf den Zug gefangen nahmen. Das Phänomen des Wartens erweist sich als ambivalent: hinter dem „Warteraum“, in dem der Mensch den Lauf der Zeit zu beschleunigen vermag und das Erstrebte möglichst bald realisiert sehen will, versteckt sich ein anderes Phantom. Das Ende von diesem Warten ist gleichzeitig die Befreiung von Thanatostrieben und Thanatosängsten – die Ankunft des Zuges annihiliert den Tod zwar nicht, verschiebt ihn aber um eine ungewisse Zeit und wird mit Freude empfunden.

³⁹¹ Der erst wachsende und dann an die Oberfläche dringende „schwarze Punkt“ verwandelt sich in eine schreckliche, unschlagbare Macht. Der Protagonist von *Trilistnik* agiert unter dem Einfluss dieser Macht, was zum Verlust des Bewusstseins führt:

Уничтожиться, канув / В этот омут безликий, / Прямо в одурь диванов, / В полосатые тики!..
 (И. Анненский, *Тоска вокзала*, стр. 128.)

Vernichtet werden, ertrinken / Im gesichtslosen Strudel, im Zwielficht, / Sogleich in Betäubung versinken, / Im Diwan, im gestreiften Drillich!..

In der destruktiven Ekstase befreit er sich letztendlich von den Fesseln des Unbewussten.

³⁹² Ebd., S. 128.

Das nächste Gedicht des Zyklus *Trilistnik vagonnyj* ist *V vagone (Im Waggon)*, in dem zwei Menschen, Mann und Frau die Hauptakteure des lyrischen Sujets sind. Die Außenwelt ist hier zwar konkretisiert (vgl.: *nizkie oblaka*, „tiefe Wolken“, *černye rakity*, „schwarze Weiden“, *steklo s nalipšej vatoj*, „durch Watte auf dem Fensterglas“), doch diese Details sind nur Accessoires, der Hintergrund, auf dem das Verschwiegene dynamisiert wird. In Apuchtins Manier entsteht hier eine lyrische Novelle, das Schweigen, das Nicht-Gesagte des Protagonisten zeugen von seiner inneren Müdigkeit, von seiner Apathie, mit der er auf das Vergeben reagiert. Seine kurzen Repliken („До завтра, - говорю тебе, - сегодня мы с тобою квиты“,³⁹³ „Bis morgen“, sage ich dir endlich, / „Für heute bin ich mit dir quitt“, „Пускай безмерно виноватый“,³⁹⁴ „Bin ich auch schuldig ohne Maß“, „Ты уверяй, что ты простила“,³⁹⁵ „Bezeuge, dass du mir verziehen!“), hinter denen ein für den urbanen Menschen typischer Konflikt steckt, sind der modernen Situation adäquat, nämlich der Tendenz zum Zerfetzen bzw. Minimalisieren der Rede.

In *Trilistnik vagonnyj* taucht oft das Motiv der Blindheit auf – in *Toska vokzala* erscheinen *zabityj kiosk* (der „zugehämmerte Kiosk“ – im Sinne von zugeschlagener, verblendeter), *muchi slepy, žadny i gluchi* („blinde und taubstumme Fliegen“), der Betrug der Begegnung (Betrug im Sinne des falschen Verstehens, d. h. der Blindheit), *dremota listočka* („Schlummer des Blättchens“, Zustand des Nicht-Sehens). Im Gedicht *V vagone (Im Waggon)* ist die „Blindheit“ mit dem Motiv der Rache als *blizorukoe čuvstvo* („kurzsichtiges Gefühl“) verbunden; die Liebe wird als Illusion verstanden, deren unerreichbarer Charakter durch die Metamorphose der geliebten Frau „полоска той зари, вокруг которой всё застыло“³⁹⁶ („Wo alles starr gefroren schon, / Sollst du als Abendstreifen glühen“) vorgegeben ist. Dieser Art „Blindheit“ ist aber das Streben „auf die weißen Felder zu schauen“ („Глядеть на белые поля / Через стекло с налипшей ватой“)³⁹⁷ entgegengesetzt, - das Streben, das Augenlicht zu erlangen, um aus dem Kreis des Illusorischen auszutreten.

Nach der Ankunft des Zuges in *Toska vokzala (Schwermut des Bahnhofs)* gerät der Protagonist – Opfer des Feuer speienden Drachen - in das Totenreich. Hier, im geschlossenen Raum eines Waggon, der einem Sarg ähnelt,³⁹⁸ muss er, nach der mythischen Tradition eine

³⁹³ И. Анненский, *В вагоне*, стр. 129.

³⁹⁴ Ebd., S. 129.

³⁹⁵ Ebd.

³⁹⁶ Ebd.

³⁹⁷ Ebd.

³⁹⁸ Vgl.: А с ним, усталые рабы, / обречены холодной яме, / влatchаются тяжкие гробы, скрипя и лязгая цепями... (И. Анненский, *Зимний поезд*, стр. 130.)

Mit ihm die müde Sklavenschar, / Die schon dem kalten Grab versprochen: / Die Särge, kreischend laut und schwer, / Die kettenklirrend vorwärts krochen.

Probe bestehen. Der Logik des Mythos entsprechend wird er durch den Todesschlaf geprobt: Obwohl der Mitternacht-Tod sein ganzes Arsenal destruktiver Kräfte (*čad v černych snach*, „Qualm in schwarzen Träumen“, *durman*, „Rauschgift“, *černye naplyvy*, „schwarze Andränge“, *košmar dum i drëm*, „Alptraum der Gedanken und Träume“) einsetzt, bleibt er wach und luzid und lässt sich trotz dessen Zauber nicht gefangen nehmen:

Пока с разбитым фонарём, / Наполовину притушенным, / Среди кошмара дум и дрём / Проходит
Полночь по вагонам.
Она – как призрачный монах, / И чем её дозоры глуше, / Тем больше чада в черных снах, / И затеканий и
удуший...
Тем больше слов, как бы не слов, / Тем отвратительней дыханье, / И запрокинутых голов / В подушках
красных колыханье.³⁹⁹
Und mit zerschlagener Lampe geht / In halberloschnem, mattem Tone, / Vom Schlummer alptraumhaft bewegt, /
Die Mitternacht durch die Waggone.
Sie dreht als Mönch und Schreckgespenst / Die gleichen öden Runden wieder, / Und füllt den schwarzen Schlaf
mit Dunst, / Mit Atemnot und schweren Gliedern;
Und Worten, die nicht Worten gleich, / Und widerlichem Atemschöpfen, / Auf roten Kissen schwanken weich /
Die hin- und her geworf'nen Köpfe.

Er ist der einzige, der in diesem giftigen Rausch nicht „schläft“, der im Stande ist, die Geschehnisse richtig einzuschätzen und ihren Sinn zu verstehen (vgl.: „и мерзок тем, кто не уснул“, ⁴⁰⁰ „und jene, die nicht schlafen, plagt...“). Im zentralen Teil des Gedichtes gibt er dem Tod verschiedene Namen (vgl.: *prizračnyj monach*, „als Mönch und Schreckgespenst“, *vor, nametivšij karman*, „ein Dieb, der eine Tasche im Visier hat“) und transformiert ihn dadurch in gut bekannte Realien und Details der materiellen Welt. Mit diesen Masken verliert der Tod seine unheimliche Komponente, erscheint als etwas Vertrautes und der Mensch überwindet seine Thanatosängste.

Ganz charakteristisch ist im Finale von *Zimnij poezd* das Motiv des „kalten Steins“:

И стойко должен зуб больной / Перегрызать холодный камень.⁴⁰¹
Und standhaft muss der kranke Zahn / Erneut am kalten Steine nagen.

Das Motiv des Zerbrechens des Steins ist mit der Eroberung der „Lebensquelle des Feindes“ verbunden – das „Durchbeißen“ des Steines ist der Weg zum Vernichten des Drachen und gleichzeitig zum Sieg im „Chaos der Halbexistenzen“ (*chaos polusuščestvovanij*).

Der Waggon tritt hier nicht nur als visionärer Ort bzw. Raum der Begegnung mit dem Tod auf, sondern im Zuge dieser Begegnung auch als eine Art Schlachtfeld.

³⁹⁹ И. Анненский, *Зимний поезд*, стр. 130.

⁴⁰⁰ Ebd., S. 130.

⁴⁰¹ Ebd.

12. Eisenbahn und Gewalt

И чудовищная Россия, неправдоподобная, как стадо платяных вшей, затопала лаптями по обе стороны вагонов.

(И. Бабель, из рукописи к *Сыну рабби*)

Und ungeheuerliches Russland, der Wahrhaftigkeit genauso fremd, wie eine Herde von Kleiderläusen, stampfte mit den Bastschuhen auf beiden Seiten der Waggons auf.

(I. Babel', aus dem Manuskript von *Sohn eines Rabbiners*)

Das nachfolgende Kapitel ist darauf ausgerichtet, für den Zeitraum von 1917 bis in die späten zwanziger Jahre und gelegentlich auch über diesen hinaus (oder diesem vorgreifend), die neue Stufe in der Entwicklung der Eisenbahnmotivik am Beispiel der Panzerzüge und deren Thematisierung in der Belletristik der 1910er – 1920er Jahre aufzuzeigen, zu belegen und zu deuten.

Die Jahre 1910-1918 brachten nicht weniger bedeutsame Fortschritte für die Modernisierung der Eisenbahn, als für die Literatur und Kunst. In der neueren Eisenbahngeschichte gilt der Erste Weltkrieg als bahnbrechend – der bis dahin nur als Verkehrsmittel betrachtete Zug transformiert sich in das neue Kampfmittel, das mit dem Flugzeug radikal die Kriegsstrategie und -taktik verändert. Der Panzerzug hat als weithin sichtbares und äußerst populär gewordenen Kampfmittel der modernen Kriegsführung die ideologische Dimension und kulturhistorische Bedeutung der Technik insgesamt sowohl erkennbar, als auch erlebbar gemacht. Er stellte ein ausgezeichnetes Mittel dar, schnell zum jeweiligen neuralgischen Punkt zu kommen, dort bewaffnet oder agitatorisch einzugreifen, eine ins Wanken geratene Front zu stabilisieren und der Truppe dringend benötigte Ausrüstungsstücke zu liefern.

Der Panzerzug wurde als Kampfmittel zum ersten Mal von den Engländern im Krieg gegen die Buren am Ende des 19. Jhs. eingeführt. Obwohl im ersten Weltkrieg sowohl die russische Armee, die Alliierten, als auch die deutsche Armee Panzerzüge besaßen, erlangte der Panzerzug nur in Russland, vor allem nach der Februarrevolution, eine symbolische Bedeutung. Der Panzerzug wurde fortan – für lange – zum Inbegriff der Revolution, des zu erwartenden Zeitalters der „liberté, égalité, fraternité“, des sich schon etablierten Zeitalters der „Diktatur des Proletariats“ und des Klassenkampfes schlechthin. Er verband sich, bald symbolisch, bald emblematisch, mit der Vorstellung der neuen Macht, mit der Utopie des neuen Lebensmodus und der unaufhaltsamen Expansion der neuen, im Fall Russlands – kommunistischen - Idee.

Die erzählende Literatur der 1920er Jahre reagiert auf zwei Revolutionen und den darauf folgenden Bürgerkrieg mit der Thematisierung der extremen Gewalt, die Russland überflutet.

Es entstehen zahlreiche Texte, in denen detaillierte Schilderungen von Folterungen, Massenmorden und Vergewaltigungen in außergewöhnlicher Dichte zu finden sind, besonders wichtig ist die häufig anzutreffende Negation des Sinnzusammenhangs von Gewalt. Wenn der offizielle Legitimationsdiskurs geschichtlicher Darstellungen mit einer gewissen Gewaltverherrlichung im Dienste der Propaganda steht, versuchen die Autoren, die sich als politisch „neutral“ verstanden wissen wollen, die Sinnlosigkeit des Krieges und dieser Opfergabe vorzuführen.

Es erweist sich, wie das vorliegende Kapitel darzulegen versucht hat, dass die Literatur in der „revolutionären“ Phase der Eisenbahn, ohne bloß ihre Entwicklung widerzuspiegeln oder gestalterisch nachzuvollziehen, einen Paradigmenwechsel vorgenommen und ihre Ausdrucksmöglichkeiten wenn nicht radikal geändert, dann doch, entsprechend der „revolutionierten“ Lebensweise, stark erweitert hat.

12.1. Eisenbahn im Dienste des *ancien régime*

Anna Achmatova sagte, dass der richtige Anfang des 20. Jhs. nicht das Kalenderjahr 1900, sondern das Jahr 1914 sei⁴⁰² – der Panzerzug, der schon seit langem auf seine Sternstunde wartete, erschien auf den Gleisen Russlands. Die bis jetzt „zivile“ Reise transformierte sich in etwas Chaotisches und Zufälliges. Der Zug in seiner neuen „Panzerverkleidung“ erlangte eine neue Funktion, die von einer neuen Situation – der des Krieges und später der Revolution - diktiert worden war. Die aufeinander folgenden Militärniederlagen im ersten Weltkrieg akzelerierten nur den destruktiven Prozess, die post-revolutionären Ereignisse übertrafen die kühnsten apokalyptischen Erwartungen - die Blutvisionen eines M. Vološins waren nur eine milde Vorahnung des Zukommenden:

Дух мой с тобой в качанье вагона. / Мысли поют и поют без конца. [...] Дух мой несётся к земле припадая, / Вдоль по дорогам распятой страны./ Тонкими нитями в сердце вставляя, / В мире клубятся кровавые сны.⁴⁰³

Geistig bin ich mit dir, im Wackeln des Wagens. / Meine Gedanken singen und singen endlos. [...] / Mein Geist saust sich zur Erde neigend, / Längs der Straßen meines gekreuzigten Landes. / Wie dünne Fäden das Herz durchwachsend, / wirbeln in der Welt die blutigen Träume.

Vološins Prophezeiungen aus dem Jahr 1901 (*V vagone, Im Waggon*) verwirklichten sich früher, als man sich vorstellen konnte, die Vergangenheit wurde von Soldatenstiefeln und

⁴⁰² Vgl. in *Poëma bez geroja (Poem ohne Held)*, das die Ereignisse des Jahres 1913 schildert :

А по набережной легендарной / Приближался не календарный - / Настоящий Двадцатый Век!
(А. Ахматова, *Поэма без героя*, т. 3, стр. 186.)

Wieder erkannt, näherte sich auf dem Kai, / Dem legendären, das nicht reguläre - / Das wirkliche neue Jahrhundert.

⁴⁰³ М. Волошин, *В вагоне*, т. 1, стр. 6.

Bauernbastchuhen zertreten. Die Geborgenheit eines Waggons gehörte einer Vergangenheit an, die ab sofort idealisiert wurde. Es gab keine Unterteilung mehr in „Grüne, Blaue und Gelbe“, der Einstieg in den Waggon wurde von bewaffneten Männern kontrolliert und der Lokus „hinter den Waggonen“, früher praktisch nicht existierend, verwandelte sich in den Ort der Urteilstreckung *bez suda i sledstvija* („ohne Gerichtsverfahren“). Es begann ein neues Zeitalter, das von vielen als „Apokalypse unserer Zeit“ gedeutet wurde:

Чудится, еду в России я... / Тысячи вёрст впереди. / Ночь неприятная, тёмная. / Станция в поле... Огни её - / Глазки усталые, томные / Шепчут: «Иди...» / Страх это? Горе? Раздумье? / Иль что ж это? / Новое близится, старое / прожито... / Прожито – отжито / Вынуто – выпито...⁴⁰⁴
Mir scheint, ich fahre durch Russland... / Vor mir sind tausende Werst. / Die Nacht ist dunkel und feindlich. / Station im Feld... Ihre Lichter / Müde und träumerische Äuglein, / Sie flüstern: „Geh’...“ / Ist das die Angst? Das Unheil? Die Überlegung? / Oder ist es etwas Anderes? / Das Neue nähert sich, das Alte ist schon vorbei... / Gelebt und Erlebt... / Herausgenommen - Ausgetrunken...

Die Endzeit begann aber nicht mit der Februar- bzw. Oktoberrevolution – der Weltkrieg verwandelte das Menschenmaterial an der Front beim Erklingen des Militärmarsches *Proščanie slavyjanki* (*Verabschiedung einer Slavin*) und bei der üppigen Rhetorik der patriotischen Reden von Mitgliedern der Staatsduma in statistische Einheiten, deren Zahl zwar ständig schwankte, aber dank des erbarmungslos organisierten Verfahrens der „Verluste-Mobilisierung“ immerhin grob konstant blieb. Das chauvinistische Wechselgeschrei der „Vaterlandsverteidigung“, die blutigen Massenszenen der „Generaloffensiven“, die verheerenden Trommelfeuer der „Materialschlachten“ beherrschten das sichtbare Geschehen – das exzessive Elend der Individuen blieb nur in einer lautlos wachsenden Statistik verzeichnet.

Die Teilnahme an Militäraktionen bereicherte die Sprache mit neuen Termini – neben dem seit langem eingebürgerten Wort „*poezd*“ („Zug“) trat in die Alltagssprache schnell ein neues, ausschließlich für die Militärzüge verwendetes Wort – „*ěšelon*“ (in der Dichtung zum ersten Mal bei A. Blok):

Петроградское небо мутилось дождём, / На войну уходил эшелон. / Без конца – взвод за взводом и штык за штыком / Наполнял за вагоном вагон. [...]
И военной славой заплакал рожок, / наполняя тревогой сердца. / Громыханье колёс и охрипший свисток / Заглушило ура без конца.⁴⁰⁵

Unter Regen; von Wolken stumpf, lag Petrograd, / In den Krieg zog ein Truppentransport. / Gewehr an Gewehr und Soldat an Soldat / Endlos rollten die Wagen fort. [...]

Ja, von Heldenruhm klagte das Horn so schön, / Bis das Herz voll Erwartungen stände. / Und den heiseren Pfiff und der Räder Gedröhn / Überschrte ein Hurra ohne Ende.

Das Motiv des modernen Russlands ist in Bloks Lyrik erst nach 1910 zu finden, denn nach Z. Minc erlebt dessen Weltbild eine gewisse Wandlung, eine Verschiebung in Richtung der

⁴⁰⁴ Ebd., S. 7.

⁴⁰⁵ A. Блок, *Петроградское небо мутилось дождём*, т. 3, стр. 275.

historischen Konkretisierung,⁴⁰⁶ wobei das Eisenbahnmotiv einerseits die Aktualisierung der alten semantischen Bedeutung (die Eisenbahn als Todesträger, vgl. *Na železnoj doroge*, der Zug als Symbol des Dynamismus des irdischen Lebens, vgl. *Kometa, Ein Komet*, die Allegorie Zugreise – Lebensweg, vgl. *Byla ty vseh jarče, vernej i prelestnej, Du warst die Eindrucksvollste, die Treuste und die Anmutigste*) und andererseits seine Erweiterung⁴⁰⁷ (die Eisenbahn als Vertreter der grausamen Welt, Eisenbahn als Medium zwischen dem Leben und dem Krieg, die Eisenbahnreise als letzter Weg, der Einstieg in den Waggon als Grenzüberschreitung, als Passage in das Totenreich, vgl. *Petrogradskoe nebo mutilos' dožděm, Der Petrograder Himmel trübte sich mit Regen*) erfährt.

Im „Hurra“-patriotischen Diskurs der offiziellen Presse herrscht das Motiv des Heldentums und der Vaterlandsliebe; der Mensch in Militäruniform ist ein potentieller Held. Seine Verherrlichung beginnt auf dem Bahnsteig, wo er auf den Zug wartet, um an die Front zu fahren. Hier, auf dem Bahnsteig, hört er auf, als normaler Mensch zu existieren. Der Übergang in die Kaste der Krieger und Helden findet schon beim Einsteigen des Zuges statt, der Zug selber, mit seiner mächtigen Gestalt und seinem geregelten Mechanismus scheint für den Sieg zu bürgen; diese Metallmasse imponiert dem künftigen Helden, sie ist dessen gezähmter Sklave:

Сталь, медь, чугун,- таково его крепкое, холеное тело. Его ноги скруглены в колеса, в жилах пар и масло, в сердце огонь. Он стоит неподвижно.

Затем он охает всей грудью и кашляет короткими срывами. Дрогнул он - дрогнула, звякнула, ожила вся цепь вагонов. Над ним клуб дыма, в его груди копошится его нянька, паразит и ласкатель, чернолицый, промасленный кочегар. Еще пищи огню, которым он дышит! И вот он уже далеко.⁴⁰⁸

Stahl, Kupfer, Gusseisen – so ist sein kräftiger, gepflegter Körper. Seine Beine sind zu Rädern rund gemacht, in den Blutgefäßen sind Dampf und Maschinenöl, im Herzen – Feuer. Er steht bewegungslos...

Dann ächzt er mit ganzer Brust und hustet in kurzen Abständen.

Wenn er erzittert – erzittert, klirrt, die ganze Kette von Waggonen wird zum Leben erweckt. Über ihm sind Rauchwadern, in seiner Brust hantiert seine Amme, Parasit und Verführer, verschmutzter, mit Öl durchränkter Kesselheizer. Noch Nahrung ins Feuer, mit dem er atmet! Und da ist er schon weit.

Die Bläsermusik, die Uniform, das Massenhafte, die Blumen und das neue Gewehr in der Hand wirken hypnotisch: Der Gedankengang kreist um den *per definitionem* besiegten Feind, um die Schlacht, die keinesfalls verloren werden kann, und um die Anwendung der Waffen, die wie ein sicheres Schutzschild vor Blut und Tod schützen werden. Der Einstieg in den Waggon ist eine Art Initiation des Neulings, die Fahrt an die Front - die Überquerung des

⁴⁰⁶ Z. Minc (1999, S. 544.)

⁴⁰⁷ Neben diesen Bedeutungen sieht Z. Minc auch eine gewisse Annäherung der Zugsymbolik an die der Troika, wobei der Zug, emotional positiv konnotiert, in die Naturwelt eingeschlossen wird. Im Vergleich zum Automobil, dem rein urbanen Verkehrsmittel, wird der Zug mit der Idee vom *uchod* aus der „schrecklichen“ Welt bzw. mit der Idee der Rückkehr in den *locus* des Eigenen (Heimat) assoziiert. Obwohl beide Verkehrsmittel Produkte der Maschinenzivilisation sind, verliert ihre paradigmatische Verwandtschaft im Rahmen des poetischen Textes an Bedeutung und sie werden einander unter Umständen entgegengesetzt.

⁴⁰⁸ М. Осоргин, *Сивцев Вражек*, стр. 66-67.

Styx, der Abstieg in den Hades, in die Hölle. Keiner denkt daran, dass die Rückfahrt mit dem Zug ihren Preis hat.

1917 erlebt Russland die letzte der großen europäischen, bürgerlichen Revolutionen und die erste proletarische Revolution der Geschichte. Die beiden Revolutionen verschmelzen miteinander. Diese Kombination, die bisher nicht ihresgleichen gefunden hat, verleiht dem neuen Regime eine außergewöhnliche Lebenskraft und Dynamik, ist aber auch Quelle katastrophaler Erschütterungen und ungeahnter Folgen. Kurz nach der Februarrevolution reisen die bis jetzt im europäischen Exil lebenden russischen Revolutionäre gruppenweise in Zugwaggons zurück – das „rote Rad“ mit Lenins Zug rollt aus Zürich an. Der sogenannte plombierte Waggon erreicht den Petrograder Bahnhof, wo seine Passagiere, unter denen sich der den breiten Massen der „befreiten Arbeiter und Bauern“ noch unbekannte „Anführer des Weltproletariats“ befindet, die Marseillaise zu hören bekommen und kurz darauf ein Vakuum der Ratlosigkeit einer Not leidenden Bevölkerung während der Handlungsunfähigkeit einer uneinigen Regierung füllen. Ihre von weniger Erfolg gekrönten Kollegen, die sich bis jetzt in Sibirien aufhielten, dürfen auch eine Zugreise erleben: ein so genannter „Zug der Freiheit“ fährt nach Sibirien, um die „Märtyrer“ des alten Regimes zu befreien – mit ihm fährt I. Šmelëv, als Korrespondent von *Russkie vedomosti*. Vor Jahren haben diese die Reise in Güterwaggons nach Sibirien gemacht, nur wenigen, wie B. Savinkov, gelang die Flucht (seine legendäre Flucht mit dem Zug im Sauerkrautfass erwähnten A. Belyj in *Peterburg* (*Petersburg*) und B. Cendrars in *Moravagine*). Die Fahrt mit dem „Zug der Freiheit“ war für sie die triumphale Rückkehr, die Anerkennung der erbrachten Opfergabe. Für Šmelëv war diese Reise eine Offenbarung,⁴⁰⁹ und für die Prophezeiungen F. Tjutčevs dahingehend eine Bestätigung, dass die Revolution das Antichristentum sei (*revoljucija est' antichristianstvo*). M. Geršenzon, der sich als Diagnostiker der Krise der russischen Intelligenz verstand und noch 1909 als Beiträger des berühmten Sammelbandes *Vechi* ausgerufen hatte, schrieb, er werde dem russischen Intellektuellen weder „Glaube!“ zurufen, wie es die Prediger eines neuen Christentums täten, noch „Liebe!“ wie Tolstoj. Geršenzon kleidete diese Krise in eine besonders in Russland populäre Metapher⁴¹⁰ der Moderne – die Eisenbahn: Das Bewusstsein

⁴⁰⁹ Vgl. I. Šmelëvs Skizze *Ubijstvo* (*Der Mord*, 1924).

⁴¹⁰ Schon in *Vojna i mir* (*Krieg und Frieden*) kreiert Tolstoj die Metapher der Lokomotive, um zu veranschaulichen, wie die Gesetze der Geschichte zu erforschen sind, vgl.:

Всякий раз, как я вижу движение паровоза, я слышу звук свиста, вижу открытие клапана и движение колес; но из этого я не имею права заключить, что свист и движение колес суть причины движения паровоза. [...] Я вижу только совпадение тех условий, которые бывают во всяком жизненном явлении, и вижу, что, сколько бы и как бы подробно я ни наблюдал стрелку часов, клапан и колеса паровоза и почку дуба, я не узнаю причину благовеста, движения паровоза и весеннего ветра. Для этого я должен изменить

des russischen Intellektuellen gleiche einer Lokomotive, die sich vom Zug losgerissen habe und ins Leere rase. Nach 1917 erkennt er den extremen Notzustand in seiner Heimat und ruft zu einer religiösen Wiedergeburt auf, einer Wiedererinnerung an die „Golfströme des Bewusstseins“ – doch rein technisch gesehen soll die losgerissene Lokomotive zuerst rückwärts fahren und sich dem verlorenen Zug anschließen, was sich nach wie vor als unmöglich erweist.

Die Eisenbahnmetapher zur Charakterisierung der Epoche ist omnipräsent: In der Interpretation von Nabokovs Helden Godunov-Čerdyncev aus dem Roman *Dar* (*Die Gabe*) weist das Schicksal der Provisorischen Regierung eine gewisse Verwandtschaft mit der Zugstrecke Bezdna-Dno (wörtlich Abgrund-Boden) auf:

... шекотал безвкусный соблазн дальнейшую судьбу правительственной России рассматривать как перегон между станциями Бездна и Дно...⁴¹¹

... brachte ihn ein geschmackloser Gedanke in Versuchung, das weitere Schicksal des konstitutionellen Russlands als eine Zwischenstrecke von der Station Bezdna zur Station Dno zu betrachten...

Eine ähnliche Auslegung der russischen Geschichte zwischen zwei Revolutionen bietet B. Pasternak in *Vysokaja bolezнь* an (Tosna und Dno sind zwei historische Eisenbahnstationen - Lenin reiste nach Russland über Tosna ein, Zar Nikolaj II. dankte in Dno ab):

Сужался круг, редели сосны, / Два солнца встретились в окне. / Одно всходило из-за Тосна, / Другое заходило в Дне.⁴¹²

Der Kreis verengte sich, die Tannen lichteten sich, / Zwei Sonnen trafen sich im Fenster / Die Eine ging bei Tosna auf / Die Andere ging in Dno unter.

Der Verlauf der Ereignisse von den 1910er Jahren bis zur Februarrevolution werden zum Inhalt der ersten Seiten von A. Sobol's Roman *Salon-Waggon* (1923): der luxuriös ausgestattete Waggon mit einem „allsehenden Auge“ – dem alten Spiegel - erlebt den Zerfall des alten kulturellen Systems, dessen erste Symptome in den Empfindungen des Ministers zu sehen sind, dann in der Erscheinung des „sibirischen Heiligen“ im „himbeerfarbenen Hemd“ und am Ende, nach dem Tod Giljarovs, in der sanktionierten und in der neuen politischen

совершенно свою точку наблюдения и изучать законы движения пара, колокола и ветра. То же должна сделать история. (Л. Толстой, *Война и мир*, т. 6, стр. 277-278.)

Jedes Mal, wenn ich die Bewegung einer Lokomotive sehe, wenn ich das Pfeifen höre, sehe ich die Öffnung des Ventils und die Bewegung der Räder; daraus aber darf ich nicht den Schluss ziehen, dass das Pfeifen und die Räderbewegung die Ursache der Lokomotivbewegung sind. [...] Ich sehe nur das Zusammenfallen der Bedingungen, die in jedem Lebensereignis zu finden sind; ich sehe ein, dass unabhängig davon, wie lange und wie detailliert ich den Uhrzeiger, das Ventil oder die Räder der Lokomotive, die Eichenknospe betrachte, ich werde nicht die Ursache des Glockenläutens, der Lokomotivbewegung oder des Frühlingswinds erfahren. Um dies zu verstehen, muss ich den Betrachtungspunkt völlig ändern und die Gesetze der Dampfbewegung, der Glocke und des Windes studieren. Das Gleiche soll auch die Geschichte tun.

Tolstoj versucht der Völkerbewegung in der Geschichte der Menschheit einen Sinn zu geben, in *Doktor Živago* schafft Pasternak die Metapher des 20. Jahrhunderts: Bewegung des Volkes „vom Westen nach Osten“ mit einem Zug, „mit der ganzen Last der Leben und Schicksale“.

⁴¹¹ В. Набоков (1), *Дар*, стр. 458.

⁴¹² Б. Пастернак, *Высокая болезнь*, т. 1, стр. 256.

Situation einzig möglichen „Amtsübergabe“ – der physischen Vernichtung des Kommissars der Provisorischen Regierung.

Das, was bei der utopischen Sehnsucht ansetzt, gelangt bei dieser zum systematischen Versuch, den Traum von der guten Gesellschaft durch politische Aktion und gewaltsamen Umsturz zu verwirklichen: Eine furchtbare Zeit der Heimsuchungen geht der *renovatio mundi* voraus. Angesichts seines Protagonisten, wie auch seiner selbst, ist Sobol' erbarmungslos – die romantischen Revolutionsideale erweisen sich als reine Abstraktion, als schöne Kulisse zu dem, was tatsächlich zwischen den zwei Revolutionen von 1917 und anschließend im Bürgerkrieg passiert.

Im kleinen Rahmen der Erzählung vollzieht sich das, was im ganzen Land Realität wird: In der destruktiven Mutwilligkeit manifestieren sich in archaischer Weise Jahrhunderte lang aufgestaute Aggressionen, die mit kindlicher Freude an Zerstörung ausgelebt werden; der urtümliche Racheinstinkt gegenüber den vermeintlichen Unterdrückern wird ständig ausgeübt. An die Macht gekommen, startet der Sieger das Jüngste Gericht in einem „einzeln genommenen Land“. Die Beobachtung der ungeheuren Gewalt, die zuerst an der Front und später im ganzen Land ausgeübt wird, paralysiert das Handlungsvermögen des Protagonisten Giljarov; das Bewusstsein, dass Gewaltanwendung sündig und dass seine eigene Metamorphose vom aktiven Revolutionär bzw. Märtyrer des alten Regimes zum bloßen Augenzeugen der Ereignisse unvermeidbar sei und dadurch auch sündig, zwingt ihn zur letzten Tat. Ohne von der Oktobermachtergreifung überrascht zu sein, lässt er sich kurz darauf von der neuen revolutionären Elite erschlagen. Der Salon-Waggon lebt aber weiter: er wechselt den Herrn und nur sein Spiegel bekommt nach dem Tod Giljarovs einen Riss; dies aber bleibt vom neuen Bewohner unbemerkt.

Wenn im Roman *Salon-Waggon* die zentrale Figur ein Vertreter der Provisorischen Regierung ist, verbirgt ein anderer Salon-Waggon dagegen einen „roten“ Kommandeur. Er wird zum letzten Stützpunkt für den Armeekommandeur Gavrilov in *Povest' nepogašennoj lyny* von B. Pil'njak, für die „schreckliche Figur“, für den Menschen, dessen Name von Legenden umhüllt war, der über den Tod und das zerrissene Fleisch herrschte und über dessen zahlreiche Siege, hinter denen die Massengräber mit Tausenden Leichen verblieben, in der ganzen Welt die Radiosender berichteten. Seine Ankunft in der Hauptstadt ist aber weder heroisch, noch feierlich – ohne Musik eines Militärorchesters, ohne Blumen und ohne Ehrenbezeigung. Der legendäre Armeekommandeur ist krank und soll operiert werden – dessen Zug trifft fast demütig, geräuschlos ein, genauso wie dessen Kommandeur achtundvierzig Stunden später den Operationssaal betritt:

В этот час к вокзалу, куда приходят поезда с юга, пришел поезд. Это был экстренный поезд, в конце его сизо поблёскивал синий салон-вагон, безмолвный, с часовыми на подножках, с опущенными портьерами за зеркальными стёклами окон. Поезд пришел из черной ночи, от полей, промотавши, роскошесвуя, лето на зиму, ограбленных летом для того, чтобы стариться снегом. Поезд вполз под крышу вокзала медленно, не шумно, стал на запасный путь. На перроне было пустынно. У дверей, должно быть случайно, стояли усиленные наряды милиции с зелёными нашивками.⁴¹³

Um diese Zeit zu dem Bahnhof, in dem die Züge von Süden antreffen, kam ein Zug. Es war ein Extrazug, an seinem Ende glänzte dunkel ein blauer Salon-Waggon, er war geräuschlos, mit Wächtern auf den Trittbrettern und heruntergezogenen Vorhängen hinter den Spiegelscheiben. Der Zug kam aus der schwarzen Nacht, aus den Feldern, nachdem er in Luxus schwimmend den Sommer gegen den Winter vertauscht hat, so dass der Sommer beraubt worden war, um mit Schnee alt zu werden. Der Zug fuhr langsam und ohne Lärm unter dem Bahnhofsdach ein und blieb auf dem Abstellgleis stehen. Es war leer auf dem Bahnsteig. Vor den Türen, wahrscheinlich zufällig, standen die verstärkten Milizienstreifen mit grünen Litzen.

Diese Demut ist mit der Demut Giljarovs vergleichbar: beide gehören jetzt der Vergangenheit an, sie haben ihre Aufgabe erfüllt und sollen nun eliminiert werden.

Die heute in Vergessenheit geratenen, sowohl A. Sobol', als auch sein Roman seien hier auch aus folgendem Grund erwähnt: der Protagonist Giljarov, wie A. Sobol' selbst, bereist die Front als Kommissar der Provisorischen Regierung. Eine ähnliche Aufgabe mit der ähnlichen Reiseroute hat V. Šklovskij – als Mitglied des Divisionskomitees soll er „lebendiger Zeuge der Verteidigungsbereitschaft der russischen Demokratie“ („живой свидетель оборончества русской демократии“⁴¹⁴) werden. V. Šklovskij bewegt sich an der Frontlinie mit einem Panzerwagen, agitiert breite Soldatenmassen, nimmt an den Sturmangriffen teil, taucht in den Untergrund unter, polemisiert mit Denuntiationsbriefen und schreibt dabei Artikel über die Theorie der Prosa.⁴¹⁵ Wenn er sich „Prosatheoretiker“⁴¹⁶ nennt, ist das kein Versprechen einer künftigen Theorie – er schafft *tatsächlich* in dieser Zeit eine bahnbrechende Theorie der Literatur und führt ihre einzelnen Fragmente in seinen autobiographischen Textkorpus ein. Diese „Simultaneität“ des Geschehens – „Literatur zu machen“ und „wie Literatur gemacht ist, zu schreiben“ - formuliert er später in der Berliner Emigration wie folgt:

... не встречаться, не писать писем. И помнить, как сделан "Дон Кихот" ...

...sich nicht sehen, keine Briefe schreiben. Und nicht vergessen, wie *Don Quichotte* gemacht ist...

Der autobiographische Text über den Krieg enthält zahlreiche metapoetische Aussagen, die Theorie des „Verfahrens“ und vor allem die der „Verfremdung“ kann am Beispiel seiner eigenen Prosa illustriert werden:

⁴¹³ Б. Пильняк, *Повесть непогашенной луны*, т. 2, стр. 337-338.

⁴¹⁴ В. Шкловский, *Сентиментальное путешествие*, стр. 81.

⁴¹⁵ V. Šklovskis schrieb den Artikel *Svjaz' priëmov sjužetosloženijsa s obščimi priëmami stilja* (*Das Verhältnis zwischen den Verfahren des Sujetaufbaus und den allgemeinen Verfahren des Stils*) parallel zu den Geschehnissen, die in *Sentimentale Reise* dargestellt wurden; seinen Werken der frühen 1920er Jahren gab er auch „verfremdende“ Titel.

⁴¹⁶ Vgl.: А я теоретик искусства, я камень падающий и смотрящий вниз, я знаю, что такое мотивировка. (В. Шкловский, *Сентиментальное путешествие*, стр. 252.)

Aber ich bin Kunsttheoretiker; ich bin ein Stein, der beim Fallen in die Tiefe schaut, ich weiß, was eine Motivierung ist!

Помню атаку. Все кругом казалось мне редким, не густым, странным и неподвижным.

Помню желтые на сером мундире ремни немецкого лейтенанта. Лейтенант первый выскочил мне навстречу, после секундного остоленения бросился, повернулся и упал, подгибая колено под грудь и как будто ища место, где бы лечь на землю. Желтый ремень пересекал его спину. Не я убил его.⁴¹⁷

Ich erinnere mich noch an diesen Sturmangriff. Alles ringsum erschien mir weit voneinander entfernt, nicht körperhaft, seltsam und unbeweglich.

Ich erinnere mich an die gelben Riemen auf der feldgrauen Uniform eines deutschen Leutnants. Er sprang mir aus dem Graben entgegen. Nach sekundenlanger Erstarrung warf er sich nach vorn, drehte sich um und fiel mit hochgezogenen Knien zu Boden, als suche er eine Stelle, wo er sich hinlegen könne. Der gelbe Riemen lief schräg über seinen Rücken. Nicht ich habe ihn getötet.

Das „Ich“ des Erzählers ist Šklovskij und keiner bzw. kein Šklovskij mehr. Sie haben denselben Namen, aber sie sind nicht identisch; diese Nicht-Übereinstimmung ist auch der Grund, warum in der zitierten Passage ein „nicht –ich“ den Leutnant tötet.

Die „verfremdende“ Darstellung des Kriegs in Tolstoj's Manier (vgl. die erste Schlacht, an der Nikolaj Rostov teilnimmt) ist hier leicht erkennbar – der Autor beschäftigt sich in dieser Zeit mit dem Werk L. Tolstoj's. Der gelbe Riemen vom deutschen Leutnant hat die gleiche Funktion, wie das rote Säckchen von Karenina, auch wenn darüber nicht Šklovskij, sondern Ejchenbaum schreibt.

Der eigene biographische Kontext bzw. der diesem zeitgenössische historische Kontext sind unmittelbar verbunden sowohl bei Šklovskij, als auch bei den anderen Formalisten mit dem Versuch, eine Theorie der Poetik und ein theoretisches Modell der Geschichte zu entwickeln. Seine Begeisterung für die Geschichte, seine Art und Weise der Adaptation – besonders deren Rhythmus zwischen zwei Revolutionen und während des Bürgerkriegs finden den Ausdruck im Genre der Autobiographie (*Sentimentale Reise*, 1923). Wenn Šklovskij nur 3 Jahre später über die Verfremdung schreibt (*Iskusstvo kak priëm, Kunst als Verfahren*, 1926) und darunter ein Verfahren versteht, das die Automatismen der Wahrnehmung zerstört, liefert die russische Aktualität den Schock der „Entautomatisierung“ und reißt einen jeden aus dem passiven Verhältnis zu den Geschehnissen heraus. In dieser Hinsicht sind der Mechanismus der Kunst (Literatur) und der Mechanismus der Geschichte (Revolution) einander isomorph; die Entblößung des Verfahrens in der Literatur entspricht der existenziellen Erschütterung und der radikalen Umwälzung in der sozialen Ordnung. Mit dem Krieg und der darauffolgenden Revolution hört der Alltag (*byt*) auf, „automatisiert“ zu sein, die Theorie der „Entautomatisierung“ in der Kunst lässt sich am historischen Material prüfen.⁴¹⁸ Die

⁴¹⁷ Ebd., S. 74.

⁴¹⁸ Vgl. die berühmte Passage über den „Nutzen der Dinge nach neuen Gesichtspunkten“:

В одном московском доме жила военная часть; ей было отведено два этажа, но она их не использовала, а сперва поселилась в нижнем, выгнала этаж, потом переехала в верхний, пробила в полу дырку в нижнюю квартиру, нижнюю квартиру заперла, а дырку использовала, как отверстие уборной.

Предприятие это работало год.

Это не столько свинство, сколько использование вещей с новой точки зрения... (Ebd., S. 248.)

„Verfremdung“ wird zum Effekt der Geschichte, die Vernichtung und die Zerlegung als Kategorien des Kriegs sind dem Motiv der Vernichtung der Kompositionseinheit und der Fragmentierung des Textkorpus isomorph.

Montage, als Technik des Kombinierens des heterogenen (bzw. des neuen Anordnens des alten) Materials, wird in der Revolution zum kanonisierten Mechanismus; die Montage als Technik des Kombinierens der Elemente aus dem theoretischen Bereich mit denen aus dem fiktionalen, das Vertauschen bzw. das In-Einander-Setzen der Elemente aus der historischen und aus der biographischen Reihe charakterisieren Šklovskijs Prosa.

Die Realität des Kriegs bedingt die stilistischen Besonderheiten von Šklovskijs Prosa: der Text ist in kurze Absätze und Sätze mit auf ein Minimum gebrachten syntaktischen Einheiten⁴¹⁹ und zahlreichen leeren Stellen unterteilt. Diese leeren Stellen spielen die Rolle von ikonischen Zeichen, sie entsprechen der inneren Eigenschaft des Kriegs – der Krieg selbst ist diskret, er besteht aus Leere und Löchern, in die der Erzähler gerät:

Как после взрыва, когда всё кончилось, всё разорвано.

Как человек, у которого взрывом вырвало внутренности, а он ещё разговаривает. [...]

Фронта не было. Вообще всё было настежь.

И быта никакого. Одни обломки.

Я не видел Октября, я не видел взрыва, если был взрыв.

Я попал прямо в дыру.⁴²⁰

Wie nach einer Explosion, wenn alles vorüber, alles zerrissen ist.

Wie ein Mensch, dem bei der Explosion die Eingeweide herausgerissen wurden, der aber noch redet. [...]

Es gab keine Front mehr. Alles stand sperrangelweit offen.

Es war überhaupt kein Leben mehr, nichts als Trümmer.

Ich habe die Oktoberrevolution nicht miterlebt, ich habe die Explosion nicht miterlebt, falls es eine gegeben hat.

Ich bin geradenwegs in das Sprengloch geraten.

Из пустой и чёрной России дул чёрный сквозняк...⁴²¹

Aus dem öden, schwarzen Russland wehte ein schwarzer scharfer Wind.

Я тут был как иголка без нитки, бесследно проходящая сквозь ткань.⁴²²

Ich bin wie eine Nadel ohne Faden, die durch den Stoff gleitet, ohne eine Spur zurückzulassen.

Die „Montage“-Technik ist gleichzeitig das Objekt der Theorie und der Praxis; der Erzähler schreibt über die Vergangenheit und fügt die Bemerkungen über das *hic et nunc* in den Text ein. Die metapoetischen Aussagen in *Sentimentale Reise* enthalten viele Eisenbahn-,

In einem Haus in Moskau war eine Militäreinheit einquartiert; man hatte ihr zwei Etagen zugewiesen. Zuerst hausten die Soldaten nur im unteren Stockwerk, verheizten es, zogen dann in die obere Etage um, schlugen ein Loch in den Fußboden, schlossen die untere Wohnung ab und benutzten das Loch als Klosettöffnung.

Dieses Unternehmen war ein volles Jahr im Betrieb.

Das war weniger eine Schweinerei, als eine Nutzbarmachung der Dinge nach neuen Gesichtspunkten...

⁴¹⁹ Vgl.: И вот я не умею ни слить, ни связать всё это странное, что я видел в России. (В. Шкловский, *Сентиментальное путешествие*, стр. 259.)

⁴²⁰ Ebd., S. 188.

⁴²¹ Ebd., S. 233.

⁴²² Ebd., S. 317.

Aeroplan- und Automobilmetaphern,⁴²³ aber der Autor gibt offensichtlich dem Automobil den Vorrang. Der Zug hat für Šklovskij einen wesentlichen Nachteil – das Zugreisen einerseits, ist ein Fahren auf schon vorhandenen Gleisen und andererseits, ein kollektives Ereignis *per definitionem*. Wie in der Geschichte – wenn er nach der Heirat den Familiennamen seiner Frau annimmt, aber danach nicht „durchhält“ (*ne vyderžal charaktera*⁴²⁴) – ist diese Art und Weise der Bewegung nichts für seinen Charakter. Šklovskij ist ein Automobil-Mensch,⁴²⁵ deswegen schreibt er gerne über Chauffeure:

Шофёр – рабочий, но рабочий особенный, он – рабочий одиночка. Это не человек стада: владение сильной и особенно бронированной машиной делает его импульсивным. 40 и 60 лошадиных сил, заключённые в машине, делают человека авантюристом. Шофёры наследники кавалерии. Из моих шофёров многие кроме того сильно любили Россию.⁴²⁶

Ein Chauffeur ist ein Arbeiter, aber ein Arbeiter von besonderer Art, er ist Einzelgänger unter den Arbeitern. Er ist kein Herdenmensch: die Herrschaft über ein starkes und dazu noch gepanzertes Fahrzeug macht ihn impulsiv, die vierzig oder sechzig Pferdestärken, die in einem Panzerwagen eingeschlossen sind, machen einen Menschen zum Abenteurer. Die Chauffeure sind die Erben der Kavallerie. Außerdem liebten viele meiner Chauffeure Russland über alles.

Unzählige Passagen über die Reparaturen des Automobils bzw. die Montage eines neuen aus den alten Teilen sind nicht nur der Ausdruck der Begeisterung eines Chauffeurs für seinen Liebling; die biographische Referenz ist die Grundlage für seine theoretische Konzeption der Prosa; anatomische Motive⁴²⁷ sowie zerlegte menschliche Körper sind das metaphorische Entblößen der analytischen Denkweise, der Dekomposition.

12.2. Berühmte Panzerzüge der sowjetischen Literatur

Der berühmteste Panzerzug der sowjetischen Literatur, der unter der Nummer 14-69 bekannt wurde, ist ein Panzerzug der Weißen Garde, der die weder historisch noch toponymisch kohärente Bezeichnung „Poljarnyj“ („Polar-“) hat und erst gegen Ende der Erzählung von

⁴²³ Vgl. über Kornilovs Offensiven:

Он хотел ещё верить. Что так драться можно. Так шофёр, недоверчиво пробуя новую смесь, очень желает, чтобы на ней можно было ездить. Как на бензине, и способен увлекаться мыслью об езде на карбите или скипидаре. (В. Шкловский, *Сентиментальное путешествие*, стр. 42.)

Vgl. über eigenen Schreibprozess:

Мысль бежит и бежит по земле и всё не может взлететь, как неправильно построенный аэроплан. (Ebd., S. 259.)

Der Gedanke läuft und läuft über die Erde und kann sich doch nicht von ihr abheben wie ein falsch konstruiertes Flugzeug.

⁴²⁴ Ebd., S. 219.

⁴²⁵ Um 1925 wird Tynjanov über Šklovskij sagen, dass er ein „Monteur, ein Mechaniker und ein Chauffeur“ sei, da er „an die Konstruktion glaube und denke, dass er wisse, wie ein Automobil gemacht sei“. Vgl.:

Виктор – монтер, механик... И шофёр, - подсказывает кто-то. – Да, и шофёр. Он верит в конструкцию, он думает, что знает, как сделан автомобиль... (Л. Гинзбург, 2002)

⁴²⁶ Ebd., S. 193.

⁴²⁷ Я продолжаю делать продольный разрез своей жизни. (В. Шкловский, *Сентиментальное путешествие*, стр. 260.)

Aber ich will den Längsschnitt meines Lebens weiterführen.

Partisanen erobert wird. Das Territorium des russischen fernen Ostens, das der Panzerzug 14-69 bereist, befindet sich in Gewalt verschiedener Gruppierungen, die sich gegenseitig vernichten – dort gibt es keine Ideologien, keine Zukunftsprogramme mehr. Die chaotischen Offensiven sind mit der Hoffnung „sich durchzureißen“ verbunden, man stößt dabei an die Grenze Russlands. Rückzugsmöglichkeiten gibt es nicht mehr - der Panzerzug ist der Zufluchtsort für die Reste von Kolčaks Armee auf ihrem Exodusweg. Kolčaks Armee weihte sich selbst dem Untergang, indem sie sich beim Rückzug immer an der Eisenbahnlinie hielt und dadurch an strategischer Initiative verlor. Der Verlust der telegraphischen Verbindung und die Verschränkung der Kommunikationsmöglichkeiten hatten Panik und defätistische Stimmung in der Armee zur Folge.

Vs. Ivanovs *Panzerzug 14-69* wurde zu einer trefflichen Illustration für die berühmte Aussage L. Trockijs, der Sieg bahne sich einen Weg über die Schienen⁴²⁸ - die Eroberung des Panzerzuges wird zum ersten Schritt der Machtübernahme von Bolschewiken in der Stadt. In der Erzählung fällt die Sujetentfaltung mit den Pendelbewegungen des Panzerzuges, dessen Fahrstrecke stets zusammenschrumpft, da die Partisanen stets die Schienen abmontieren, zusammen.

Panzerzug 14-69 hat in einem Bezug eine gewisse Parallele zu Platonovs *Ščastlivaja Moskva*: Ihr ganzes Leben lang glaubt Moskva Čestnova, dass der „dunkle Mensch mit der brennender Fackel“ der Märtyrer der Revolution sei; per Konsequenz werden dieser Stunde die Attribute der Stunde Null verliehen. Gegen Ende des Romanfragments erfährt Moskva von der Nichtigkeit der Ereignisse, die sie für die Revolution hält. In *Panzerzug 14-69* lässt das Revolutionäre Komitee die Partisanen agitieren und den Panzerzug erobern, um den Aufstand in der Stadt zu unterstützen. Wenn der eroberte Panzerzug in die Stadt einfährt, stellt sich heraus, dass es weder einen Aufstand gibt, noch überhaupt einer nötig ist – die Machtübernahme hätte im Endeffekt keinen Panzerzug gebraucht.

Das, was man nur mit Vorbehalt den „Aufstand“ nennen könnte, ist von den mit dem Panzerzug gekommenen Partisanen initiiert. In diesem Punkt, der von der sowjetischen Kritik eher „unbemerkt“ blieb, entsprach die Erzählung nicht einer allmählich zum Rang der offiziellen politischen Doktrin erhobenen Idee über die führende Rolle des Proletariats in der Revolution. Die „Revolution“ in *Panzerzug 14-69* wurde von Partisanen, d.h. von Bauernmassen gemacht. Diese revolutionäre Bauernmasse wiederholte nach 1921 das Schicksal der Offiziere und Soldaten des Panzerzuges 14-69; es gab nun keine Möglichkeit

⁴²⁸ „Победа прокладывает путь по рельсам.“

mehr für die Manöver zwischen den Weißen und den Roten im Kampf um das Land. Das Problem wurde durch die physische Vernichtung des Gegners gelöst.

Der Panzerzug bewegt sich wie ein Todkranker mit letzter Kraft, in seiner Agonie akzeleriert er für kurze Zeit die Geschwindigkeit, dann bleibt er stehen, um nach seiner Eroberung aufzuerstehen. Die realistischen Züge in seiner Darstellung verlieren sich, gewinnen an expressionistischen – der Panzerzug transformiert sich am Ende in einen Flicken roten Stoffes:

Сосны выкинули бронепоезд. Был он серый, квадратный, и злобно-багрово блестели зрачки паровоза. [...] Среди огней молчаливых костров стремительно в темноте серые коробки вагонов с грохотом носились взад и вперёд. [...] Броневи́к продолжал жевать, не уставая, и точно теряя путь от дыма пустующих костров, всё меньше делал свои шаги от будки стрелочника до деревянного мостика через речонку. [...] Поезд тряся сыпучей дрожью и был весь горячий, как больной в тифозном бреду. [...] «Полярный» под красным флагом...

Ага!

Огромный, важный – по ветру плывёт поезд – лоскут красной материи. Кровяной, живой, орущий: о-о-о!..⁴²⁹

Kiefern haben den Panzerzug hinausgeworfen. Er war grau, quadratisch, und die Lokomotivpupillen glänzten rot vor Bosheit. [...] Die grauen Kisten der Wagen sausten lärmend hin und her in der Dunkelheit unter den Lichtern der schweigenden Lagerfeuer. [...] Der Panzerzug kaute weiter, ohne müde zu werden, machte immer kleiner seine Schritte zwischen der Hütte des Bahnwärters und der hölzernen Brücke über dem Fluss, als ob er seinen Weg im Rauch der leeren Lagerfeuer verlöre. [...] Der Zug wurde von Fieberschauern geschüttelt und war so heiß wie ein Kranker im Typhusfieberwahn. [...]

Der „Polarpanzerzug“ unter der roten Fahne...

Aha!

Groß, feucht – im Wind schwebt der Zug – ein Flicker des roten Stoffes. Bluterfüllt, lebendig, schreiend: о-о-о!..

Jedes Detail der Erzählung, die Beschreibungen der Bahnstation und der Güterwagen sind mit der historischen Atmosphäre der Exaltation und der Existenz an der Schwelle des Todes verbunden; die sich beschleunigende Bewegung des Panzerzuges ist ziellos und ist die Metapher für seelisches Chaos. Vs. Ivanov fokussiert seine Aufmerksamkeit auf die Zerstörung von Allem und Aller, auf das Leiden des lebendigen menschlichen Fleisches. Dem Panzerzug sind anthropomorphe Züge verliehen, seine Bestürmung erweist eine gewisse Ähnlichkeit mit der Eroberung bzw. Vergewaltigung einer Frau:

На паровозе уцепились мужики, ёрзают по стали горячими хмельными глазами.⁴³⁰

An die Lokomotive haben sich die Partisanen angeklammert, ihre heißen trunkenen Augen rutschen hin und her auf dem Stahl.

In Vs. Ivanovs Roman, *Vozvraščenie buddy (Buddhas Rückkehr)*, dessen Großteil der Handlung in einem in die Mongolei fahrenden Güterwaggon abläuft, bekommt die Realität des Bürgerkriegs phantasmagorische Züge. Sie verliert ihre Umrisse, die Zeit, der Raum und

⁴²⁹ Вc. Иванов, *Бронепоезд 14-69*, т. 1, стр. 656-693.

⁴³⁰ Ebd., S. 691.

die Menschen verändern sich ständig, und diese Veränderung bleibt dem menschlichen Geiste unbegreiflich. Alles saust ins Unbekannte:

... Локомотивы, сгибая шеи, рвутся в туман, и туман рвется на них. Пассажиры у насыпей валят сосны, пилят и колют их - это когда локомотивы останавливаются. Чугунное чрево накаляется вновь - и паровоз долго бьется в вагоны, сталкивая их с примерзших рельс. Иногда нужно воду (на станциях водокачки опустошены другими поездами), тогда в тендеры валят снег. Солдаты, женщины, кондуктора далекой цепью вытягиваются в туман и передают ведра со снегом...⁴³¹

...Lokomotiven, ihre Hälse gebogen, reißen sich in den Nebel hin und der Nebel reißt sich in sie... Die Reisenden fällen die Kiefern am Bahndamm, sägen sie und hacken – wenn die Lokomotiven anhalten. Das gusseiserne Innere glüht wieder und die Lokomotive schlägt gegen die Wagen, stößt sie von den durchgefrorenen Schienen. Manchmal braucht man Wasser (an den Stationen sind die Wassertürme von anderen Zügen verwüstet), dann schmeißt man den Schnee in die Tender. Soldaten, Frauen, Schaffner bilden eine lange Schlange im Nebel und übergeben einander Eimer mit Schnee...

Das Chaos des Seins ist der Untergang der europäischen Zivilisation, die Revolution mit ihrem rationalen Willen und Maschinenmenschen ist nur eine Variante von Eurozentrismus, des Versuchs „alles zu erklären“ und „alles neu zu machen“ (Worte des Politoffiziers Anisimov). Die Opposition der westlichen Zivilisation und der östlichen Weltsicht, mit welcher anfangs die Hoffnung auf Rettung verbunden wird, ist am Ende aufgehoben – beide scheinen in der Epoche der historischen Kataklysmen irrelevant zu sein.

Eine zentrale Rolle im finalen Kapitel von M. Bulgakovs *Belaja gvardija* (*Weißer Garde*) spielt die Episode über den Panzerzug „Proletarij“⁴³² – eine Art Prosagedicht, in welchem die Geschehnisse der letzten Nacht unter dem Zeichen der Apokalypse,⁴³³ der erlösenden Opfergabe und des neuen Lebens unter dem Himmelgewölbe mit fünfzackigen Sternen stehen. Der Panzerzug „Proletarij“ erscheint in der Stadt, nachdem ein anderer - der deutsche, mit dem grauen Frosch verglichene⁴³⁴, - diese hastig verlässt:

⁴³¹ Вc. Иванов, *Возвращение Будды*, т. 2, стр. 36.

⁴³² Die Ankunft des Panzerzuges in Kiew wird auch in Šklovskijs *Sentimental'noe putešestvie* (*Sentimentale Reise*) beschrieben (vgl.: Стоит поезд – броневой, а на нём красная надпись «Смерть буржуям»: буквы торчат, так и влезает в воздух, а броневик исшарпанный и пустой какой-то, и непременно приедет в Киев. (В. Шкловский, *Сентиментальное путешествие*, стр.178.)

Da steht ein Zug – ein Panzerzug, und an ihm ist eine rote Aufschrift: „Tod dem Bourgeois!“ zu lesen. Die Buchstaben stehen hervor und scheinen in die Luft einzudringen, der Panzerzug ist etwas schäbig und leer, und er kommt sicherlich nach Kiev.

⁴³³ Vgl. B. Gasparov (1994 : 101ff.) über die *Offenbarung* Johanni als Metasujet im Roman *Belaja gvardija*.

⁴³⁴ Die „gestreiften Überzüge“ im „germanischen Zug“ sind ein Atavismus der Friedenszeit, eine Erinnerung an die Waggon erster Klasse, über die I. Annenskij in *Trilistik vagonnyj* schrieb:

Уничтожить, канув / В этот омут безликий, / прямо в одурь диванов, / В полосатые тики. (И. Анненский, *В вагоне*, стр. 129.)

Sich zerstören, / in dieser grauen Untiefe, / im Rausch der Diwane, / in gestreiften Zwillichen verschwinden.

In *Žizn' Arsen'eva* tauchen wieder diese „gestreiften Überzüge“ auf, der Protagonist findet für sie einen speziellen Terminus - *vagonnyj tik* („Waggonzwillich“). Dieser „Waggonzwillich“ impliziert den „Eisenbahnzwang“, einen fast krankhaften Trieb zum Ortswechsel, die innere Unruhe. Derjenige, der in seiner Macht steht, verwandelt sich in einen ewigen Reisenden, dessen Leben unter dem Zeichen der Eisenbahn steht:

Мы сели на диван, покрытый летним чехлом из полосатого тика.

- Вот видите этот тик? - сказал я. - Вагонный. Я даже этого тика не могу видеть спокойно, тянет ехать...

(И. Бунин (2), *Жизнь Арсеньева*, стр. 398.)

В час ночи с пятого пути из тьмы, забитой кладбищами порожних товарных вагонов, с места взяв большую грохочущую скорость, пыша красным жаром поддувала, ушел серый, как жаба, бронепоезд и дико завыл. [...] «У... с-с-волочь!.. – проныло где-то у стрелки, и на теплушки налетела жгучая выюга», провожая серый, как жаба, бронепоезд, мчащийся прямо к германской границе. [...] А в третьем от паровоза вагоне, в купе, крытом полосатыми чехлами, вежливо и заискивающе улыбаясь, сидел Тальберг против германского лейтенанта...⁴³⁵

Um ein Uhr nachts fuhr vom fünften Gleis, hinaus aus der mit den Friedhöfen leerer Güterwaggons vollgestopften Dunkelheit, mit hoher dröhnender Geschwindigkeit und glutatmendem Zugloch ein krötengrauer Panzerzug ab und heulte wild. [...] „Uuuch... diese Halunken!“ stöhnte es irgendwo an der Weiche, und über die Güterwaggons peitschte ein glühender Schneesturm. [...] Im dritt Vordersten Wagen saß in einem Abteil mit gestreiften Überzügen, höflich und untertänig lächelnd, Talberg einem deutschen Leutnant gegenüber...

In der Episode über den Panzerzug „Proletarij“ wird das traditionelle Muster angewandt: Das Hybrid von Verkehrsmittel und Munitionslager bzw. einer Festung bekommt eine zoomorphe Gestalt; es ist ein lebendiges, verletztes Wesen (aus seinem Leib rinnt etwas), hinter dessen Unbeweglichkeit, Schweigen und schwerem Atem sich die Gefahr versteckt. Aus seinem Inneren reißt sich das Feuer heraus, so dass sogar der Nicht-Eingeweihte ahnt, dass die glühende Kohle im Gegensatz zur Dunkelheit und Kälte auf den Gleisen kaum zu beherrschen ist, dass dieses Wesen nur auf den entsprechenden Befehl wartet und ohne zu zögern, auf das Vladimir-Kreuz schießen wird.

Ночь расцветала. Сонная дрема прошла над городом, мутной белой птицей пронеслась, минуя сторонкой крест Владимира, упала за Днепром в самую гущу ночи и поплыла вдоль железной дуги. Доплыла до станции Дарницы и задержалась над ней. На третьем пути стоял бронепоезд. Наглухо, до колес, были зажаты площадки в серую броню. Паровоз чернел многогранной глыбой, из брюха его вываливался огненный плат, разлегаясь на рельсах, и со стороны казалось, что утроба паровоза набита раскаленными углями. Он сипел тихонько и злобно, сочились что-то в боковых стенках, тупое рыло его молчало и шурилось в приднепровские леса. С последней площадки в высь, черную и синюю, целилось широченное дуло в глухом наморднике верст на двенадцать и прямо в полночный крест.⁴³⁶

Die Nacht blühte. Die träge Schlafrunkenheit flog wie ein grauer Vogel über die Stadt, machte einen Bogen um das Vladimir-Kreuz, fiel hinter dem Dnepr in die undurchdringliche Nacht und schwebte die Eisenbahnschienen entlang. Auf dem dritten Gleis stand ein Panzerzug. Bis zu den Rädern waren die Wagen in grauen Stahl gezwängt. Die Lok glich einem kantigen schwarzen Felsen, aus ihrem Bauch fiel Glut auf die Schienen, von der Seite sah es aus, als wäre die ganze Lok mit glühenden Kohlen gefüllt. Sie zischte leise und boshaft, etwas sickerte durch die Seitenwände, ihre stumpfe Schnauze schwieg, sie blinzelte nur den Wäldern am Dnepr zu. Auf dem letzten Wagen ragte ein mit einer Mündungskappe überzogenes riesiges Geschützrohr in die schwarzblaue Höhe, dessen Mündung direkt auf das zwölf Werst entfernte mitternächtliche Kreuz zielte.

Nach dem pathetischen Satz („Станция в ужасе замерла.“ „Die Station war in Entsetzen erstarrt.“) wird die Hektik der letzten Kampf vorbereitungen dargestellt. Das Finale des Romans bietet eine ambivalente Symbolik an, hier verschmelzen die Apokalypse und das Evangelium, der Bethlehemstern wird mit roter Farbe kontaminiert und nimmt die fünfzackige Form an. Dieser rote Stern, wie ein pochendes Herz, reflektiert sich im blauen

Wie haben uns auf den mit dem Sommerüberzug aus gestreiftem Zwillich zugedeckten Diwan gesetzt.

- Sehen Sie diesen Zwillich? – sagte ich. - Waggonzwillich. Sogar auf diesen Zwillich kann ich nicht ruhig schauen, ich will sofort abreisen.

⁴³⁵ М. Булгаков (1), *Белая гвардия*, т. 1, стр. 48.

⁴³⁶ Ebd., S. 280.

Licht der Laterne und diesem „antwortet“ der kleine fünfzackige Stern auf der Brust des Menschen mit dem Gewehr – des Wachposten des Panzerzugs „Proletarij“.

Das Denkmal des Vladimir-Monomach erlebt eine Metamorphose: Das Kreuz, das vor dem Bruderkrieg mit hundert Lichtern leuchtete und in den schrecklichen Tagen erlosch, transformiert sich in ein Schwert - Symbol der zweiten Ankunft und des Jüngsten Gerichts. Bald verschwindet das Schwert und im Firmament erglügen die Sterne, zu einem – dem roten, lebendigen Mars - richten sich die Augen der Protagonisten und des Wachposten, der den Panzerzug „Proletarij“ bewacht.

In den Traum des Wachpostens dringt die Figur des Wachmeisters Žilin ein. Seine Gestalt taucht zuvor im prophetischen Traum von Aleksej Turbin (er erscheint dem Arzt in Gestalt eines mittelalterlichen Ritters, vgl. „как огромный рыцарь [...] и кольчуга его распространяла свет“, ⁴³⁷ „wie ein riesiger Recke [...] und sein Kettenpanzer strahlte Licht aus“) auf, und Turbin versteht, dass diese Begegnung mit einem Toten (Žilin war ganz bestimmt zusammen mit der Schwadron Belgrader Husaren 1916 an der Front bei Wilna „vom Feuer abgemäht“ - *srezan ognëm*) seinen eigenen Tod ankündigt. Im Traum des Postens taucht anstelle des Panzerzuges sein Heimatdorf Malye Čugry auf und Žilin erweist sich als sein Landsmann, der die unzähligen Kriegs- und Revolutionsopfer symbolisiert.

Die Zeit wird hier als „letzte Nacht“ bezeichnet, der Sternenhimmel leuchtet, als ob im Himmel an Zarenpforten eine Vesper gefeiert worden wäre, - nur diese Sterne sind fünfzackig. Neben dem Panzerzug steht ein Wachposten und seine qualvolle Mission ist das Stehen in unerträglicher Kälte. Seine Träume sind vom warmen Paradies im Inneren des Panzerzuges in solchen Termini geschildert, dass diese Episode, trotz ihres pathetischen Charakters, immer wieder zu einer neuen Variante der Menschenfolter und der Höllenqualen wird:

Человек ходил методически, свесив штык, и думал только об одном, когда же истечет, наконец, морозный час пытки и он уйдет с озверевшей земли вовнутрь, где божественным жаром пынут трубы, греющие эшелоны, где в тесной конуре он сможет свалиться на узкую койку, прильнуть к ней и на ней распластаться. ⁴³⁸

Der Mann lief mechanisch hin und her, das Bajonett gesenkt, und hatte nur einen Gedanken: Wann endlich ist diese grimmig kalte Folterstunde zu Ende, wann endlich darf er von dieser vertierten Erde in einen Wagen gehen, wo die Offenrohre göttliche Wärme ausströmen, wo er sich auf eine schmale Pritsche werfen, sich ausstrecken und ruhig liegen kann?

12. 3. Waggon als Ort der Gewaltausübung

⁴³⁷ Ebd., S. 82.

⁴³⁸ Ebd., SS. 280-281.

Die revolutionäre Gewalt der Massen wird bald nach der Oktoberrevolution zur Gewalt im Namen der Massen, die sanktionierte und nicht-sanktionierte Gewalt verschmelzen zu Einem. Neben der raubenden Form der Gewalt, die Mittel ist, um gewisse Zwecke zu erreichen, entsteht eine weitere Form: Gewalt als Mittel, um die Verhältnisse zu begründen oder zu modifizieren. In Bezug auf W. Benjamins Essay *Zur Kritik der Gewalt* (1920-1921) kann man in der russischen post-revolutionären Geschichte, danach in der sowjetischen Rhetorik und sozialen Praktiken beide Typen der Gewalt – die „rechtssetzende“ und die „rechtserhaltende“ als eine Norm der Verhältnisse zwischen der Staatsmacht und der Bevölkerung bzw. zwischen den Individuen betrachten.

Nach R. Girards Auffassung sind menschliche Gemeinschaften permanent von Gewalt bedroht. Wenn die kulturelle Ordnung mit ihren Verboten und ihrem komplizierten Wertesystem gestört wird, fällt der Gewaltschutz weg und ein katastrophaler Teufelskreis entsteht: Es kommt zu Gewaltanwendung und zu Racheakten als Reaktion darauf, die Verbreitung der Gewalt wächst wie eine Lawine. R. Girard führt den Begriff der „mimetischen Gewalt“⁴³⁹ bzw. des Kampfes um gemeinsam begehrte Objekte ein: Die Menschen beginnen dann miteinander zu kämpfen, wenn sie sich nicht mehr voneinander unterscheiden, wenn sich das Begehren deshalb auf exklusive, unteilbare oder nicht gemeinsam genießbare Güter richtet, kommt es sehr rasch zur mimetischen Rivalität, die eine der wesentlichen Ursachen zwischenmenschlicher Gewalt ist.

Die russische Revolution und der folgende Bürgerkrieg sind der Ausgangspunkt für die Eskalation ungehemmter Gewalt, zum einen, weil die weitgehende Vakanz staatlicher Autorität das unkontrollierte Ausleben von älteren, zum Teil im Weltkrieg aktualisierten sozialen Spannungen befördert, und zum anderen, weil sich die bolschewistische Partei und ihre paramilitärischen Institutionen unter den Bedingungen des Bürgerkrieges zu militanten Kampfverbänden entwickeln, wobei sich sozial bzw. ethnisch marginalisierte

⁴³⁹ In seinem Werk *Das Heilige und die Gewalt* zeigt Girard, dass für alle archaischen Kulturen eine ursprüngliche Krisenerfahrung, die in mimetischen Rivalitäten wurzelt, zentral ist. Daran schließt sich die Beschreibung jenes kulturellen Mechanismus an, der in den archaischen Gesellschaften zur Überwindung dieser Krise führte und den Ursprung menschlicher Kultur darstellt. Nach Girard handelt es sich dabei um einen unbewussten kollektiven Vorgang, in dem ein Mitglied der Gruppe als angeblicher Verursacher der Krise ausgestoßen oder getötet wird. Er bezeichnet diesen Vorgang als „Sündenbockmechanismus“ und betont ausdrücklich, dass sich diese ursprüngliche Lösung der mimetischen Krise als religiöser Vorgang vollzieht, weil das verstoßene oder getötete Opfer als absolut böse – es scheint für die Krise allein verantwortlich zu sein – und als absolut gut zugleich, weil seine Auslöschung den Frieden brachte, wahrgenommen wird. Diese doppelte Übertragung von Fluch und Segen bildet den Kern archaischer Religiosität, wie sie in vielen religiösen Urworten noch erkennbar ist. Der Sündenbockmechanismus ist mit dem Ursprung des Religiösen gleichzusetzen. Die zentralen Elemente aller archaischen Religionen wie Verbote, Riten und Mythen wurzeln in diesem gewalttätigen Gründungsakt.

Bevölkerungsgruppen des Zarenreiches mit brutaler Gewalt als neue Elite zu etablieren versuchen.

Mit jedem Tag, mit jedem Monat lernen die Bürger des revolutionären Russlands den Terror mehr kennen und müssen sich an seine immer schwereren, immer wütenderen Formen gewöhnen. Und das, was zuerst die ganze Seele erschüttert, zerbricht und durchwühlt, wird später Gewohnheit, wird als unvermeidlich, fast verständlich begriffen – man gewöhnt sich an die immer grausamer werdenden Maßnahmen, wie man sich an die immer kleiner werdenden Brotrationen gewöhnt. Nicht der Kampf gegen eine absterbende Klasse, sondern die Verachtung des einzelnen Menschen, gegebenenfalls des einzelnen Bourgeois, des einzelnen Gegners ist die Triebfeder dieser Handlungen. Das erklärt die Erbarmungslosigkeit und Herzlosigkeit in der Behandlung selbst der Familie und der Kinder dieses Bourgeois. Dieser selbst wird *per definitionem* zum Objekt der Gewalt und die Gewalt wird auch da angewandt, wo sie überhaupt nicht nötig ist, wo sie sich aus dem Kampfmittel gegen den Klassenfeind, in eine Weise des Zeitvertreibs transformiert:

В том же вагоне ехал избитый в один синяк и ограбленный солдатами старый полковник. Босые, опутанные бечёвками ноги его болтались в заляпанных грязью валяных обрезках; плечи прикрывал драный, казённого образца, полушубок. В измятый медный котелок он подбирал с полу объедки и сосал их. Из-под фуражки в красном околыше выбивались пряди седых свалившихся волос. Спал он, как и все, стоя или сидя на полу – лечь было негде. Захочет старик до ветру, а его и в дверь не пускают... Со всех сторон руганью, ровно поленьями, швыряли в старика...⁴⁴⁰

In demselben Waggon fuhr ein alter, von den Soldaten in einen einzigen blauen Fleck verprügelter und beraubter Oberst. Seine baren, in den Schnüren zugebundenen Füße schlotterten in vom Dreck gefleckten Filzschnitzeln, seine Schulter bedeckte eine zerrissene Militärpelzjacke. Er sammelte in das kaputte kupferne Kochgeschirr die auf dem Boden liegenden Essenreste und saugte an ihnen. Aus der Militärmütze mit rotem Rand kamen die weißen gewalkten Strähnen hervor. Er schlief wie die anderen stehend oder auf dem Boden sitzend, es gab keinen Platz, um sich hinzulegen. Wenn er seine Notdurft erledigen wollte, ließ man die Tür versperrt... Von allen Seiten schimpfte man auf den Alten, wie mit Klößen schlagend...

Die konkrete, sich mal als revolutionäre, mal als im Namen des Vaterlandes proklamierte Handlung wird sehr schnell von Beweggründen der Rache und des Hasses, der Verspottung oder der Demütigung des Menschen ersetzt. Die Machtausübung vollzieht sich unter dem Zeichen der Gewalt, obwohl die Revolution und anschließend der Aufbau der neuen, „glücklichen“ Gesellschaft im Namen der Liebe zum Menschen verlaufen sollte. Keiner der Gegner, egal welche Fahne über seinem Panzerzug weht, mahnt an eine mögliche Versöhnung. Keiner spricht von einem zeitweiligen Waffenstillstand, vom Begraben der Leichen oder vom Gefangenenaustausch, denn dies wäre ein „Verraten der Ideale“. Jeder spricht von der Beseitigung des Bösen für immer und von der totalen Vernichtung des feindlichen Lagers selbst. Die Angst und die Einsamkeit angesichts des immer wachsenden Feindes, der auch Frauen und Kinder einschließt, treiben den Mechanismus der Grausamkeit

⁴⁴⁰ А. Веселый, *Россия, кровью умытая*, стр. 69-70.

an. Die Leichen können an jedem Telegraphenmasten hängen – der Feind gibt nicht nach, weil der Henker in seinem Verfolgungswahn und seiner Panik immer wieder den Unschuldigen hinrichtet:

Хлудов. Час жду бронепоезд "Офицер" на Таганаш. В чем дело? В чем дело? В чем дело?

Комендант (мертвым голосом). Начальник станции, ваше превосходительство, доказал мне, что "Офицер" пройти не может.

Хлудов. Дайте мне начальника станции. [...] Дать сапер. Толкать, сортировать! Пятнадцать минут времени, чтобы "Офицер" прошел за выходной семафор! Если в течение этого времени приказание не будет исполнено, коменданта арестовать. А начальника станции повесить на семафоре, осветив под ним надпись: "Саботаж". [...]

Послышалось лязгание, стук, потом страдальческий вой бронепоезда. [...]

Раздается залп с бронепоезда. Он настолько тяжел, этот залп, что звука почти не слышно, но электричество мгновенно гаснет в зале станции, и обледенелые окна обрушиваются. Теперь обнажается перрон. Видны голубоватые электрические луны. Под первой из них, на железном столбе, висит длинный черный мешок, под ним фанера с надписью углем: "Вестовой Крапилин - большевик". Под следующей мачтой - другой мешок, дальше ничего не видно.⁴⁴¹

Chludov. Ich warte seit einer Stunde auf den Panzerzug „Offizier“ für Taganaš. Was ist los? Was ist los?

Kommandant (mit toter Stimme). Der Stationsvorsteher, Eure Exzellenz, hat mich überzeugt, dass der „Offizier“ nicht durchfahren kann.

Chludov. Holen Sie mir den Stationsvorsteher. [...] Holt Pioniere! Schieben, sortieren! Ich gebe euch fünfzehn Minuten, damit der „Offizier“ an dem Ausgangssignal vorbei fährt. Wenn in dieser Zeit der Befehl nicht erfüllt wird, soll der der Kommandant festgenommen werden. Der Stationsvorsteher soll am Signal erhängt werden, dabei soll das Schild „Sabotage“ über ihm aufleuchten. [...]

Man hört das Klirren, das Rattern und das leidende Geheul des Panzerzuges. [...]

Man hört einen vom Panzerzug gemachten Schuss. Er ist so schwer, dieser Schuss, dass man den Lärm fast nicht hört, das Licht im Stationsaal aber geht sofort aus und die vereisten Fensterscheiben springen. Jetzt entblößt sich der Bahnsteig. Man sieht die bläulichen elektrischen Monde. Gleich unter dem ersten am Eisenpfosten hängt ein schwarzer langer Sack, darunter – ein Furnierstück mit der mit Kohle gemachten Unterschrift: „Ordonanz Krapilin ist Bolschewik“. Unter dem nächsten Masten ist ein weiterer Sack, weiter ist nichts mehr zu sehen.

Zu einem der Charakteristika des Terrors zählt die „Mimetik der Gewalt“: die Rivalen sind vom Prozess der Eskalation der Feindschaft fasziniert; im Doppelmodell der Verhältnisse, wo jeder von ihnen für den anderen gleichzeitig das Hindernis und das Verhaltensmuster darstellt, wächst stets ihre gegenseitige Teilnahme an den Kampfeignissen. Nachdem ein gewisses Niveau der Intensität erreicht ist, sind sie derart von einander angezogen bzw. fasziniert und hypnotisiert, dass das „obskure Objekt der Begierde“, das „Warum“ des Kampfes fast zweitrangig und deswegen vergessen bleibt.

Seit der Kriegszeit, welche die Lokomotive zu einem Instrument organisierter Destruktion hat werden lassen, hat sich eine kritisch ausgerichtete Tendenz entwickelt, welche sowohl von den „pro-“, als auch „contra-revolutionären“ Schriftstellern getragen wurde – die Tendenz zu einer humanisierenden Betrachtungsweise, welche die Leistungen und die Problematik des modernen Krieges bzw. des Panzerzeugeinsatzes von den Gleisen und vom Bahnsteig her, zu erfassen versuchte, und das bedeutete auch aus der Sicht der Betroffenen, der Opfer.

Es entstand eine Reihe literarischer Werke, in denen das Motiv der „revolutionären Fahrt“ erarbeitet worden war; die Homologie des Erlebten führte dazu, dass in all diesen Werken

⁴⁴¹ М. Булгаков (2), *Бег*, стр. 137.

bestimmte Komponenten zu Konstanten wurden. Man könnte diese Werke, je nach der angewandten Gewalt (direkte bzw. extreme und indirekte bzw. „alltägliche“ Gewalt) in zwei Kategorien zuteilen. Die erste Kategorie hat für die Ausgangssituation einen (entweder fahrenden, oder stehenden) Waggon voller „revolutionärer“ Soldaten, in welchen erstens, Frauen (Bäuerinnen, Soldatenfrauen, Jüdinnen, Krankenschwestern, Nonnen etc.), zweitens, Vertreter des alten Regimes (Angehörige der *intelligencija*, Offiziere, Geistliche etc.) und drittens, Juden einsteigen wollen. Der Einstieg in den Waggon bedeutet unausweichlich Vergewaltigung für die Frauen, Prügel, Hohn, Folter bzw. Mord für die Männer. Das Motiv „Gewalt gegen Frauen“ taucht am häufigsten auf, - zu „Klassikern“ unter diesen Texten zählen Babel's Erzählung *Sol' (Salz)* aus *Konarmija (Die Reiterarmee)* und das Kapitel *Poezd 57 smešannyj (Zug siebenundfünfzig gemischter)* aus Pil'njaks *Golyj god (Das nackte Jahr)*.

Im ersten Text steht zuerst die „Gnade“ und danach die „heilige Wut“ der Rotarmisten im Zentrum des Erzählten; auf der Sujetebene werden die Ereignisse auf der Provinzbahnstation Fastov, die sich zum großen Teil *in absentia* vollziehen, dargestellt. Für die Geschichte sind nur wenige Momente aus dem zugrunde liegenden Geschehen ausgewählt, wobei der Text nur Bruchstücke von Handlungen und Andeutungen auf die Heldentaten der Rotarmisten enthält - nach einer „gelungenen“ Initiative⁴⁴² der Rotarmisten bleiben nur „Zivilisten des weiblichen Geschlechts“ in der Gegend. Ihr Schicksal ist eindeutig, obwohl Babel' darüber nicht direkt schreibt, - Frauen werden vergewaltigt, bis auf eine mit einem Kleinkind, die „begnadigt“ wird. Bald darauf wird die Mystifikation dieser Reisenden dank der Wachsamkeit des Ich-Erzählers entdeckt und der Missbrauch des Vertrauens endet für sie mit dem Tod. Sie wird bei vollem Bewegungstempo aus dem Waggon hinausgeworfen.

Der zweite Text stellt die „Ereignisse“ auf der Bahnstation Mar dar: Die weitere Fahrt des „siebenundfünfzig gemischten“ Zuges hängt von einer Opfergabe ab, davon, ob die Frauen zu den Soldaten „*zagruditel'nogo otrjada*“ („des Sperrentrupps“) gehen oder nicht. Die Forderung der lokalen Gewalt funktioniert auf dem Niveau des Alltäglichen, wundert deshalb keinen und wird sofort befriedigt.

Diese „alltägliche“ Gewalt beobachtet der Ich-Erzähler im Roman *Kon' ryžij (Das rote Ross)* von R. Gul' :

В надышенную, тепловонючую теплушку солдаты втягивают двух смеющихся баб в полуподевках, с тяжелыми мягкими узлами.

⁴⁴² Vgl.: Инициатива бойцов, повылазивших из вагона, дала поруганной власти железнодорожников вздохнуть грудью. Один только женский пол со своими торбами остался в окрестностях. (И. Бабель, *Конармия*, т. 2, стр. 72.)

Die Initiative der aus dem Waggon herausgestiegenen Kämpfer ließ die geschmähte Macht der Eisenbahner wieder tief atmen. In der Gegend blieb nur das weibliche Geschlecht mit seinen Fressbeuteln.

- Сюда, солдатка, лезь, к нам на полати, погреемся маленько, а то смерзлись, - потирая руки, тоненько засмеялся солдат на нарах.

Но внизу возле баб ярится втянувший их ефрейтор, тот, что "ставил вопрос на голосование"; он уж умогнулся с одной из них на мешке и обвив ее за шею, притянул к себе и как-бы с издевкой над бабьей беззащитностью приговаривает: "А ты не супротивляйся... ух, ты враг унутренний...".

- Ты ее, Васька, бризантным крой... она, поди, ще неучена...

- Да отчапись, ты, - вырывается баба, и по хохотку слышно, что ей и приятно и страшновато в полутемном солдатском вагоне.

Поезд пошел. В освещенную фонарями полутемноту с нар свесились солдатские головы, каждому хочется посмотреть на баб. Ефрейтор уж повалил на мешок солдатку, щупает ее, а она, выбиваясь из-под него, и от щекотки и от стыда, и от бесстыдства заходится смехом сквозь не то рукой, не то поцелуем зажатые губы. Солдаты сползают вниз, поближе, посмотреть на свалявшихся. Но Васька затаскивает бабу под нары. Оттуда слышится возня, сопротивление, неразборчиво-приказательные бормотанья и полузаглушенный шопот и смех.

Поезд идет, свистит, кричит в темноту. Спящие на верхних нарах стонут во сне. А внизу теперь уже от кого-то другого отбивается баба, будто даже со слезой, скулит по собачьи: "...да што вы... бешеные... да, Манька, да што они...", а ей кто-то затыкает рот и опять скребутся о доски сапоги и слышится неровное дыхание и кто-то сторонний будто давится смехом. [...]

Васька с черными кольцами усиков смеется, дразнит бабу, не отдает, но вдруг, сразу стробастав, выпихивает из вагона и бабу, и узел и кричит, хохоча: "Катись колбасой, тетка! Телеграфируй по беспроводным проводам, что, мол, отдохнули как надо солдатики революционной армии!"..⁴⁴³

In den durch Atem erwärmten und stinkenden Güterwagen zogen die Soldaten zwei lachende Weiber in knielangen Bauernmänteln, mit schweren, weichen Bündeln herauf.

„Komm her, Soldatenfrau, klettere zu uns auf die Hängepritsche, wärmen wir uns etwas, wir sind ja erfroren,“ – lachte mit dünner Stimme ein Soldat auf der Hängepritsche auf und rieb sich die Hände.

Aber unten war der Gefreite auf die Weiber erpicht, der sie heraufgezogen und „die Frage zur Abstimmung“ gebracht hatte; er hat sich mit einer von ihnen schon auf dem Sack eingerichtet, hat sie umhalst und an sich gezogen, und nicht ohne Verhöhnung der Wehrlosigkeit der Weiber spricht er vor sich hin: „Du sollst dich nicht widersetzen... Du, unser Klassenfeind...“

„Du, Vas’ka, decke sie mit Brisanzgeschossen ein... sie ist doch sicher ungelernt...“

„Bleib mir doch vom Leibe,“ – sucht sich die Frau loszureißen, aber wie sie lacht, hört man, dass es ihr im halbdunklen Soldatenwagen angenehm und etwas bange ist.

Der Zug fuhr los. In das von Lampen beleuchtete Halbdunkel senkten sich die Soldatenköpfe herab, jeder wollte auf die Weiber schauen. Der Gefreite hat das Weib schon auf den Sack niedergeworfen und quetscht sie, und sie, indem sie sich von ihm zu befreien sucht, lacht ununterbrochen durch die entweder mit der Hand, oder mit einem Kuss zugeprägten Lippen vor Kitzel, sowie vor Scham und Schamlosigkeit. Die Soldaten kriechen hinunter, um aus der Nähe auf die sich Wälzenden zu schauen. Aber Vas’ka schleppt die Frau unter die Pritsche. Von dort her hört man den Lärm, Widerstand, undeutlich-befehlendes Murmeln und gedämpftes Flüstern und Lachen. Die auf den oberen Hängepritschen Schlafenden stöhnen im Schlaf. Und unten wehrt sich das Weib schon gegen jemand anderen und jammert, vielleicht sogar unter Tränen, wie ein Hund: „...was macht ihr, seid ihr tollwütig... Man’ka, sind sie...?“ – und jemand stopft ihr den Mund, und wieder reiben sich die Stiefel an den Brettern, und man hört den stoßenden Atem, und irgendein Unbeteiligter scheint sich kaum das Lachen zu verbeißen. [...] Vas’ka mit schwarzen Schnurrbärtchenringen lacht, hänselt die Frau, gibt das Bündel nicht zurück, packt alles – das Weib und das Bündel zusammen, stößt sie plötzlich aus dem Waggon hinaus und ruft lachend: „Hau ab, Tantchen! Telegraphiere per drahtlosem Telegraphen, die Soldaten der Revolutionsarmee hätten sich vortrefflich erholt!“

Die „Alte“ I. Šmelëvs (*Pro odnu staruchu, Über eine Alte*) beobachtet zwei Szenen, in denen die Gewalt gegen Frauen als etwas Alltägliches und dadurch als Norm vom gemischten Publikum im Waggon rezipiert wird. Die erste Szene bezieht sich auf die Situation des „Einsteigens in den Waggon“⁴⁴⁴ und die zweite auf „revolutionäre Eisenbahnfahrt“,⁴⁴⁵ aber in

⁴⁴³ Р. Гуль, *Конь рыжий*, стр. 98-99.

⁴⁴⁴ Vgl.: Потом женщину ту, с девчонкой, - а солидная уже была, родить ей скоро, - солдат здешний посадил... Старуха не видала, как дело-то у них вышло, - дремалось ей. А они разговор имели... Жалась бабёнка, отплёвывалась, а солдат, понятно резоны ей. [...] Потом ей женщина одна растолковала.

beiden Fällen gibt es nur eine Ausgangsmöglichkeit – die Weiterfahrt ist erst nach der Opfergabe möglich.

In der zweiten großen Textkategorie enthält die Ausgangssituation stets einen Waggon voller gemischten Publikums, in den eine weitere Menschenmasse einsteigen will – die alltägliche Gewalt wird von beiden Seiten angewandt, die dichotomische Aufteilung Opfer vs. Aggressor ist nicht mehr möglich, für das Verständnis der Geschehnisse sind weder Termini des Klassenkampfes, noch der Apokalypse relevant:

В городах на заводах, в столицах ковалась тогда романтика пролетарской революции в мир, а над селами и весями, над Россией шел пугачевский бунт, враждебный городам. Тогда поднимался занавес русских трагедий, увертюра октября отгремела пушками по Кремлю. Тогда надо было знать секрет, чтоб влезть в поезд - в сплошную теплушку: надо было шайкой в пятнадцать человек лезть с кулачным боем в первую попавшуюся теплушку, через головы, спины, шеи, ноги, в невероятной матершине и в драке на смерть. – [...] Теплушки были набиты человеческим мясом до крыш, это мясо было злобно и голодно, оно злобно молчало, когда шумел поезд, и оно рычало матерщиной, когда поезд стоял: оно ехало из городов.⁴⁴⁶

In dieser Zeit schmiedete man die Romantik der proletarischen Revolution in den Städten, auf den Werken und in den Hauptstädten, und in den Dörfern und auf dem Lande, im ganzen Russland war die Rebellion Pugačëvs, die den Städten fremd war. Da ging der Vorhang der russischen Tragödien hoch, die Oktoberouvertüre hat schon mit Kanonen auf den Kreml geschossen. Damals musste man das Geheimnis wissen, wie man in den Zug – ein einziger Viehwaggon - eindringt: man sollte mit Banden aus fünfzehn Menschen im Faustkampf den ersten Viehwaggon erstürmen, über die Köpfe, Rücken, Hälse, Beine, bei schrecklichen Flüchen und Prügelei bis zum Tode. Die Viehwaggons waren damals bis zum Dach mit menschlichem Fleisch vollgestopft, dieses Fleisch war böse und hungrig, es schwieg bösartig, wenn der Zug vor Flüchen lärmte und brüllte, wenn der Zug stehen blieb: es fuhr aus den Städten...

Alle zitierten Eisenbahnepisoden bilden eine typologische Konstruktion, in der die Motive der Erniedrigung und der Gewalt eine zentrale Rolle spielen. Die sexuelle Anarchie scheint in den Zeiten des revolutionären Kampfes rehabilitiert zu werden und macht nicht nur Frauen anfechtbar. Die Männer-„Außenseiter“ werden (mit oder ohne Argumente wie „Klassenfeind“, „Jude“ usw.) physisch liquidiert.

Die Jahre des Kriegskommunismus und der Hungersnot lassen eine ganze Reihe fiktionaler Texte entstehen, in denen die Elemente der „Märtyrervitae“ und „Wallfahrtstexte“ zu finden

Заплевалась старуха: да куды ж люди-то подевались, Господи!.. одна срамота!.. (И. Шмелёв, *Старуха*, стр. 31-32.)

Danach die Frau, die mit dem Mädchen... - die war schon hochschwanger, sollte bald das Kind kriegen, - ein Soldat hat's arrangiert. Die Alte hat es nicht gesehen, wie sie es abgemacht haben, - sie duselte. Sie hatten aber ein Gespräch... Die Frau zögerte, versuchte irgendwie davon zu kommen, der Soldat brachte sie selbstverständlich zur Raison. [...] Danach hat ihr eine Frau erklärt. Die Alte schämte sich: Mein Gott, wo haben sich doch die Menschen versteckt? Nur eine einzige Schande!..

⁴⁴⁵ А тут еще гулящая компания, с бубном, с гармоньями, солдатишки шлющие да матросы... Стали баб-девок называть в свой вагон, ручательство дают, что с ими нигде не отберут ни порошинки... просят с ими танцевать!.. Ну пошли некоторые, муку поволокли... на свадьбу! При всём народе волокли, платочки только насунули... (И. Шмелёв, *Старуха*, стр. 36.)

Da war noch eine feiernde Gesellschaft mit der Schellentrommel und Harmonikas, die bösen Soldaten und Matrosen... Die fingen an, Weiber und Mädchen in ihren Waggon zu bestellen, versprachen, dass ihnen kein Krümchen weggenommen wird... forderten sozusagen zum Tanzen auf!.. Also gingen da manche, schleppten das Mehl mit... zur Hochzeit! Alle schauten, wie sie es schleppten, nur in Kopftüchern versteckten sie ihre Gesichter.

⁴⁴⁶ Б. Пильняк, *Машины и волки*, т. 2, стр. 34.

sind. In dieser Hinsicht sind zwei Texte von Bedeutung – die schon erwähnte Erzählung Šmelëvs *Pro odnu staruchu* und die Erzählung *Taškent – gorod chlebyj* (*Taškent – eine brotreiche Stadt*)⁴⁴⁷ A. Neverovs. So verschieden diese sind (Šmelëvs Text ist von christlicher Demut, Neverovs von kindlichem Optimismus durchdrungen), so weisen diese Texte doch bestimmte gemeinsame Elemente auf der Handlungsebene auf: Die Ausgangssituation ist die Hungersnot und die Entscheidung, mit dem Zug zu fahren, um nach Brot zu suchen, wobei das Betreten des Eisenbahngeländes als eine Schwellensituation interpretiert werden kann. Hier beginnen die unzähligen Marterungen der alten Frau und die Abenteuer des Jungen Miška, die diesen Marterungen ziemlich ähnlich sind. Nach langen Überredungen und Winkelzügen gelingt es den beiden in den Zug einzusteigen – die ganze Fahrt durch das vom Krieg und der Revolution zerstörten Russland ist ein Überlebenskampf, die Beobachtung der Leiden der Volksmasse, der Entrechtung, der schamlosen Zertretung der Menschenseele und der Willkür derer, die die lokale Macht vertreten. Diese Prüfungen werden von beiden Protagonisten bestanden – die Alte bleibt immer noch gefasst, immer noch gläubig, immer noch mit einer Gott gewollten Aufgabe betraut. Miška, nachdem er Taškent tatsächlich erreicht, kehrt mit dem Brot zu seiner Mutter zurück.

12.4. Anstatt eines Fazits

In den Jahren des Bürgerkrieges wurde der Panzerzug zum Symbol einer Literatur, die die russische ersetzen sollte. Der durch Feuer reißende Panzerzug, endlose graue Züge, der Salon-Waggon des Kommandeurs, von Soldaten überfüllte Güterwaggons, Typhus und Kot auf den Bahnstationen – dies sind Bilder mit einer ausgeprägten historischen Konkretisierung, die den Kern der eigenartigen Mythisierung der Epoche des Bürgerkriegs bilden. Sie schienen universell, da sie im gleichen Maße den Weißen und den Roten, den Armisten und den Zivilisten, den Dagebliebenen und den aus Russland für immer Geflohenen nah waren. Um genau zu sein, bekamen die Dagebliebenen den Vorrang – sie durften den in den Rang des nationalen Symbols erhobenen Panzerzug aufbewahren, die anderen hingegen kanonisierten das Schiff als Symbol des Exodus der Vrangelschen Armee.

Die Militäraktionen der beiden Armeen setzen neue Akzente in der russischen Geographie: zuerst Kiev und Kleinrussland, danach die Krim, Südrussland mit seiner Hauptstadt Rostov stehen in der Mitte der öffentlichen Aufmerksamkeit; sie werden für viele zum neuen Gelobten Land. Man wird schnell mit den Namen der kleinen Eisenbahnstationen um Rostov

⁴⁴⁷ In der sowjetischen Literaturwissenschaft wurde diese Erzählung als „Abenteuer“-Erzählung eingestuft.

und Odessa vertraut, dort, wo immer wieder neue Komitees und Republiken entstehen, wo die Geschichte immer wieder ihre neuen sinnlosen Kreise zeichnet:

Потом... О, Господи, ты только вездесущ / И волен надо всем преображеньем! / Но, чую, вновь от беловежских пуш / Пойдѣт начало с прежним продолженьем. / И вокруг оси опишет новый круг / История, бездарная, как бублик. / И вновь на линии Вапнярка – Кременчуг / Возникнет до семнадцати республик.⁴⁴⁸

Danach... Oh, Gott, Du bist der Einzige allwissend / und willig über der ganzen Verklärung! / Ich spüre aber, / Schon wieder von Belovež-Wäldern / wird der Anfang mit der alten Abfolge gehen. / Um seine Achse wird die Geschichte, so unbegabt, wie ein Kringel, / Den neuen Kreis tun. / Schon wieder auf der Zugstrecke Vapnjarka-Kremenčug / werden bis zu siebzehn Republiken entstehen.

Die chaotischen Zugfahrten sind für die Irrfahrten der Überlebenden der Dobrovol'českaja Armee eine grausame Prelude. Die Endstation Sevastopol ist der Ort, an welchem ihnen eine Grenzüberschreitung bevorsteht, wo ihr Schicksal von einem anderen Verkehrsmittel entstellt wird, wo der eigene, fremd gewordene Raum endet und wo der Umstieg vom Panzerzug auf das Schiff das Leben in den fremden, nie eigen gewordenen Raum versetzt.

In der Nachrevolutionszeit ist die Eisenbahn zu einem prekären Thema in der Emigration geworden: Hier wurden die Eisenbahngleise zur ständigen Versuchung – sie waren die materielle Verbindung zur verlassenen Heimat, ununterbrochen führten sie zurück, in die Vergangenheit. Um das Eisenbahnmotiv gruppierten sich einige der wichtigsten Metaphern für die Emigrantensituation – auf dem Abstellgleis landen, den Anschluss verpassen, aus der Bahn geworfen werden, unter die Räder kommen, usw. Die Bahnhofsszenen wurden oft als Warten ohne Erwartung beschrieben: Von Ungewissheit und Ruhelosigkeit geprägt, verschrieb sich der Mensch der ewigen inneren Reise zwischen dem Hier und Dort, die für immer historisch und topographisch getrennt waren. Sowohl die Zugreise, als auch der Wartesaal galten als zeitgenössische Kollektivsymbole, beide waren „Zwischenzeiten“, die „Leere“ und „Lehre“ zwischen Abfahrt und Ankunft. Das Provisorische der Zugreise wurde mit der Hoffnung auf den provisorischen Charakter des Exils verbunden oder, wie es bei M. Cvetaeva zum Ausdruck kam, der Bahnhof wurde für die Russen im Exil zum Symbol ihres heimatlosen Lebens:

Пришла и знала одно: вокзал. / Раскладываться не стоит.⁴⁴⁹

Als ich hinkam, begriff ich eines: Bahnhof / Sich einzurichten lohnt sich nicht.

Das Abstellgleis als Metapher des Emigrantenlebens wurde zu einer passenden Formel für eine ganze Schicht der russischen Gesellschaft, die im Exil, wie der verrostete Panzerzug in A. Nesmelovs *Bronevik (Der Panzerzug)*, mit den Hoffnungen auf ihre baldige Anforderung,

⁴⁴⁸ Дон-Аминадо, *Про белого бычка*, стр. 69.

⁴⁴⁹ М. Цветаева (1), *Поезд жизни*, т. 2, стр. 231.

lebte. Die siegreiche Rückkehr nach Petrograd blieb für sie für immer ein reiner Wunschgedanke:

У розового здания депо / С подпалинами копоты и грязи, / За самой дальней рельсовой тропой, / Куда и сцепщик с фонарем не лазит, - / Ободранный и загнанный в тупик, / Ржавеет Каппель, белый броневик.

[...] Но жизнь невосвратимо далека / От пушек ржавого броневика. / Они глядят из узких амбразур / Железных башен - безнадежным взглядом, / По корпусу углярок, чуть внизу, / Сереет надпись: "Мы - до Петрограда!" / Но явственно стирает непогода / Надежды восемнадцатого года.⁴⁵⁰

Am rosa Gebäude der Bahnhofswerkstatt, / Mit den Schmutz und den Brandflecken, / steht er, ganz verrostet, der weiße Kappel, der Panzerzug. / Er steht da, hinter dem letzten Abstellgleis, / da, wohin nicht mal der Rangierer mit der Laterne sich begibt, / ganz schäbig, steht er auf dem toten Gleis.

[...] Das Leben ist unwiderruflich weit / Von den Kanonen des Panzerzugs, / Sie schauen aus den engen Schießscharten / Aus den eisernen Türmen, ihr Blick ist hoffnungslos. / Auf seinem Körper etwas tief / Ist eine graue Inschrift zu entdecken: / „Wir fahren bis nach Petrograd!“ / Das schlechte Wetter aber verwischt schonungslos die Hoffnungen des Jahres 1918.

⁴⁵⁰ А. Несмелов, *Броневик*, т. 1, стр. 340.

13. „Ökologie“ - Dichtung vs. Metallpoesie: Baratynskijs Erbe im 20. Jahrhundert

Огненный лик
Гремящий семнадцатый год –
Железного солнца восход!
(Н. Клюев)
Feuriges Antlitz
Donnerndes Jahr Siebzehn –
Der Aufgang der eisernen Sonne.
(N. Kljuev)

13.1. Hymne dem Eisen : Proletkulträume

Zwischen 1917 und 1921 findet ein markanter Kulturparadigmenwechsel statt: Die Ideologie expandiert in der Literatur und als Folge des Prozesses der semiotischen Transformation bildet sich ein neuer literarischer Kanon heraus. Die Desemantisierung der Systeme von Symbolismus und Postsymbolismus, eine neue Orientierung auf den Eingriff von Politik und Ideologie in die Sphäre der Literatur (eine Tendenz zwischen der politischen und kulturellen Sphäre zu wechseln bzw. die beiden zu verschmelzen) und der Übergang von der Avantgarde zum sozialistischen Realismus finden im poetischen Raum des Proletkult statt. In engem Zusammenhang mit der Ideologie steht die Rolle des Proletkult in der Formation neuer Stereotypen innerhalb der postrevolutionären Kultur, wobei diese Stilformation zur Plattform der Adaption politischer Ideen wird und gleichzeitig den Prozess der Eingemeindung dieser Ideen von der breiten Masse der „befreiten Arbeiter und Bauern“ demonstriert.

In der neu zu errichtenden, politisierten proletarischen Kultur sollte es sich vor allem um die Stützung der Führungsrolle der Partei durch Erziehung,⁴⁵¹ Glorifizierung der Arbeit (in einem durchaus kreativen Sinn) und eine totale Umgestaltung der bürgerlichen Kultur handeln; es sollte eine politische Orientierung für die kulturelle Dimension der Revolution geschaffen werden. Es ging nicht um eine einfache *translatio* der Ideologie, sondern um das Kreieren eines neuen ideologischen Universums. Der bürgerliche Überbau durfte dazu nicht einfach assimiliert werden, er musste mit einer eigenen - gewissermaßen sogar neu zu erfindenden - proletarischen Kultur herausgefordert werden: Das Proletkultskonzept setzte auf die Erzeugung alternativer, eigener "proletarischer" Werte und Wahrheiten, die auf einem radikalen Bruch mit der hierarchischen Kultur der alten herrschenden Klasse basierten.

Diese Ablehnung der tradierten Kultur verdeckte allerdings nur dürftig die Tatsache, dass der „Proletkult“ selbst nichts anderes als die neueste Phase dieser vermeintlich überholten Kultur

⁴⁵¹ Vgl. Rede Bogdanovs auf Proletkultstagung 1918.

darstellte. Wie diese pflegte er ein Pathos der Sachlichkeit, die unter besonderer Bevorzugung des Konstruktivismus bis zum Pathos der Technik steigerte. Der Proletkult war ästhetischer Ausdruck der sozialistischen Utopie, in Technik und Wissenschaft, sollten diese erst einmal den Händen der Kapitalisten entrissen seien. Aus Mitteln der Knechtung würden Mittel der Befreiung des Menschen:

Под пенье острых сверл и свист локомотива / Мы труд упорный наш согласно доведём / До той поры, когда под звук иных мотивов / По новому пути мы к новому пойдём.⁴⁵²
Beim Singen der scharfen Bohrer und Pfeifen der Lokomotive, / Werden wir unsere harte Arbeit zusammen zu Ende machen / Bis zu der Zeit, wenn bei der Musik mit anderen Motiven / Wir den neuen Weg zum Neuen schlagen werden.

Der Proletkult blüht während der heroischen Phase der Revolution auf, als die Entfesselung der revolutionären Energien einer riesigen Welle von Ausdrücken und des Experimentierens an der Künstlerfront Auftrieb gibt, - viele von ihnen identifizieren sich ausdrücklich mit der Revolution. Darüber hinaus wird die Kunst als „Kampfwaffe“ und „Erziehungsmittel“ verstanden, das Wort in der Poesie des Proletkult erlangt den Grad der Tat und wird mit ihr gleichgesetzt, die kommunikative Funktion der Kunst wird primär und die Dichtung wird mit ideologischen Aufrufen aufgefüllt. Wie im System des Futurismus wird die Zerspaltung der Realität auf Zeichen und Bedeutungen aufgehoben, Symbole werden durch Allegorien ersetzt, die Semantik vereinfacht sich bzw. wird flach und eindeutig, damit die pragmatische Intention des Proletkult sich realisiert und die Sprache der Kunst für die Proletarier aller Länder verständlich wird. Die Quelle des „wahren“ Wortes, der „wahren“ Dichtung befindet sich unmittelbar „am Arbeitsplatz“ und die „Gabe“ des „richtigen“ Wortes gehört den Betrieben, Maschinen und Lokomotiven, die zum Garant des proletarischen Bewusstseins werden. In der unmittelbaren Nähe zu Maschinen entsteht die Dichtung und wächst das Selbstbewußtsein, - das Verstehen der Sprache des „Eisens“ verspricht die Einweihung in die Geheimnisse der Weltordnung.

Die Poesie des Proletkult erfüllt eine Agitationsfunktion, ihre Aufgabe besteht darin, die neue Ideologie zu poetisieren und zu mythologisieren. Wie in „primären“ Stilformationen dominiert hier der Inhalt über die Form, die Form selber ist ohne Belang. Der proletarische Dichter wird zum Propheten der kommenden Ära: Die „Posaunenstimme“ (*trubnyj glas*) der vergangenen Epochen wird in der Neuzeit durch einen „eisernen Schrei“ (*krik železnyj*) ersetzt, „eiserne Psalmen“ sollen die Revolution rühmen und die traditionelle Funktion des Dichters als Mediums lässt sich modifizieren, indem im Relationsdreieck Gott-Dichter-Volk

⁴⁵² И. Ионов, *На заводе*, стр. 517.

der Platz Gottes noch vakant bleibt bzw. von der „neuen Ordnung“ provisorisch stellvertreten wird:

... Чтобы бросить вызов, бросить крик железный / О приходе светозарных дней.⁴⁵³

... Damit wir zum Kampf herausfordern, damit wir den eisernen Schrei / über die Ankunft der lichtvoller Tage werfen.

Es entsteht eine neue Art proletarischen Minnesangs, das „strenge Antlitz“ der proletarischen Muse, deren Geheimnis von den „Priestern“ der alten Kunst nicht zu enträtseln ist, wird oft als ein Pendant zur eigenen proletarischen Herkunft, dem Alltag und der Taufe in den Revolutionsschlachten betont. Die Revolution usurpiert den Platz der „schönen Dame“ und ihre Erscheinung im Stahllicht (*v blistan'i stali*) erreicht eine Apotheose im Moment der *benedictio* mit der blutroten Fahne:

Прекрасно петь / Революции, как невесте, / миллионы гимнов и железопсалмов.⁴⁵⁴

Es ist hervorragend, / der Revolution, wie einer Braut, / Millionen von Hymnen und eisernen Psalmen zu singen.

Der Poet-Proletarier gehört zur Elite der Arbeiterklasse, wie paradox das angesichts der proklamierten Gleichheit der Proletarier auch klingen mag:

Мы – вестники Грядущей новой Красоты, / Мы – Поступь, Мы – Дыханье иных Веков Прекрасных... / Мы – Сердце, Мозг трудящихся, их лучшие цветы, / Мы – слитность Мировая, Труда стремлений властных.⁴⁵⁵

Wir sind die Botschafter der kommenden neuen Schönheit / Wir sind der Schritt, Wir sind der Atem der schönen Zeitalter... / Wir sind das Herz, das Gehirn der Arbeiter, ihre besten Blumen, / Wir sind die Vereinigung der Welt, der Arbeit der mächtigen Streben.

Die proletarische Dichtung charakterisiert sich durch weitgehenden Optimismus, das Thema der wilden Freude, des Jubels wird zentral und wandert in die offizielle Dichtung der 1930er Jahre; die Gegenwart wird mit der Zukunft verwechselt – man sieht die ganze Erdkugel vom Revolutionsfeuer und proletarischen Fieber erfasst, die Beschleunigung des Zeitverlaufs scheint unbezweifelbar zu sein. Der Optimismus wird zur Verhaltensnorm, das Leiden macht den Menschen in den Augen der Öffentlichkeit zu einem Behinderten und es entsteht der Kultus des sozialen Aktivismus.

Zu einem der differenzierenden Charakteristika dieses Systems wird einerseits, die Übertragung der Besonderheiten vom „Wir“ auf das „Ich“ des Autors und andererseits, der Verlust der Eigenschaften des eigenen „Ichs“. Wenn der proletarische Poet „Ich“ sagt, ist dieses „Ich“ (*ja*) auf jeden Fall als kollektives „Wir“ (*my*) zu verstehen. Die zentrale Kategorie der Bewegung ist der Kollektivismus, ein „Wir“ wird zum Subjekt der Dichtung, dieses „Wir“ ist das Proletariat *in toto*:

⁴⁵³ А. Крайский, *Крик железный*, стр. 509.

⁴⁵⁴ А. Безыменский, *Поэтам кузницы*, т. 1, стр. 49.

⁴⁵⁵ И. Садофьев, *Пролетарским поэтам*, стр. 503.

Мускулы рук наших жаждут гигантской работы, / Творческой мукой горит коллективная грудь; / Мёдом чудесным наполним мы доверху соты / Нашей планете найдём мы иной, ослепительный путь. [...] Всё – мы, во всём – мы; мы – пламень и свет побеждающий, / Сами себе божество, и Судья, и закон.⁴⁵⁶ Die Muskeln unserer Arme sehnen sich nach einer gigantischen Arbeit, / mit dem schöpferischen Leiden schmerzt die kollektive Brust; / Mit dem wunderbaren Honig werden wir die Waben auffüllen, / für unseren Planeten werden wir einen anderen, glänzenden Weg finden. Alles ist wir, wir sind in allem; wir sind Feuer und siegreiches Licht, / Wir sind uns selber der Gott, der Richter und das Gesetz.

Es entsteht eine Reihe von „My“-Gedichten,⁴⁵⁷ in denen die kollektiven Gegenwart und Zukunft im Sonnenschein nach dem biblischen Muster des Reiches des Heiligen Geistes präsentiert werden. In diesem Kontext wird die Zukunft *per definitionem* positiv konnotiert – der Tod eines „Ichs“, das sich mit einem „Wir“ verbindet, sieht seine weitere Auferstehung in diesem Kollektivum vor:

Но знайте / В хаосе колёс, / Кромсающих класс, / На смену казнённым / Встают миллионы героев / Непреодолимых масс...⁴⁵⁸ Doch wisst: im Chaos der Räder, / die die Klasse zermummeln, / anstelle der Hingerichteten / Stehen Millionen der Helden / der unbesiegbaren Massen...

Wenn V. Majakovskij mit Sarkasmus über das Verschwinden des „Ich“ von der Oberfläche der proletarischen Dichtung spricht,⁴⁵⁹ so nennt E. Zamjatin seine Antiutopie *My (Wir)*. In dieser sind gewisse Parallelen zwischen dem Modell des „idealen“ Staates (mathematisch berechnetes Erreichen des allgemeinen Glücks anhand der Annullierung der Individualität und Geistesfreiheit des Einzelnen) und den Ideen A. Gastevs, die dieser im programmatischen Dokument *O tendencijach proletarskoj kultury* (*Über die Tendenzen in der proletarischen Kultur*, 1919) dargelegt hat, vorhanden. Als einen weiteren Kontaktpunkt Zamjatins Polemik mit den Ideen des Proletkult könnte man das Fragment aus dem Tagebuch von D-503 über die glückliche Möglichkeit „einer Maschine gleich zu werden“ (*stat' mašinoravnym*) anhand der „großartigen Operation“ (*velikaja operacija*), betrachten: D-503 kommt zum Beschluss, dass diese Metamorphose als logische Folge das endgültige Ende seiner Liebesbeziehung nach sich ziehen würde und gerät in einen unlösbaren inneren Konflikt. Hier wird das Motiv der Eisenbahnkatastrophe als Metapher der existentiellen Krise realisiert:

Голова у меня раскакивалась, два логических поезда столкнулись, лезли друг на друга, крушили, трескали...⁴⁶⁰

⁴⁵⁶ В. Кириллов, *Мы*, стр. 447.

⁴⁵⁷ u. a. *My* von M. Gerasimov, V. Aleksandrovskij, V. Kirillov, S. Malaškin, S. Malachov, *My rastëm iz železa* (*Wir wachsen aus dem Eisen hervor*), *My idëm* (*Wir kommen*), *My posjagnuli* (*Wir haben uns vergriffen*), *My vmeste* (*Wir sind zusammen*), *My vsjudu* (*Wir sind überall*) von A. Gastev.

⁴⁵⁸ Г. Якубовский, *Огненприпас коммуниста*, стр. 478.

⁴⁵⁹ Пролеткультовцы не говорят / Ни про «я», / Ни про личность. / «Я» / Для пролеткультовца / равно что неприличность. (В. Маяковский, *Пятый Интернационал*, т. 4, стр. 122.)

Die Dichter des Proletkult sprechen weder / Über das „Ich“, / Noch über die Persönlichkeit. / „Ich“ / Für den Proletkultmensch ist / Gleich einer Obszönität.

⁴⁶⁰ Е. Замятин, *Мы, Запись 31*, стр. 128.

Mein Kopf zerspaltete sich, zwei logische Züge sind zusammengeprallt, sie kletterten aufeinander, zerschmetterten, krachten...

Eine „großartige Operation“ findet auch in der sowjetischen Realität statt: Wenn der proletarische Kampf gegen die alte Welt im Neuanfang, in der Neuschöpfung gipfelt, dann zählt der neue Mensch zu seinem ersten Wunder.⁴⁶¹ Die Zeugung und die Erziehung des neuen Menschen sind der Hauptpunkt im Programm der Erbauung der kommunistischen Gesellschaft.

Titanismus wird zur herrschenden Selbstvorstellung und in Selbstprojektionen tauchen immer wieder die Gestalt der Lokomotive, sowie deren unaufhörliche Bewegung, auf. Die Lokomotive als eine alles von ihrem Weg tilgende Masse wird zum ikonischen Zeichen der Epoche der Diktatur des Proletariats:

Нас дерзких, как пламя Октября, / Упорных, как взмахи паровоза...⁴⁶²
Wir sind tollkühn wie die Oktoberflamme / und hartnäckig wie die Schwünge der Lokomotive.

In der Proletkult-Dichtung kündigt die Epiphanie des eisernen Messias den Anfang der Glücksära an – des Messias' Weg ist mit den Eisenbahnlinien verziert:

Где пройдёт – оставляет след / Гулких железных линий...⁴⁶³
Wo er erscheint, hinterlässt er Spuren – / widerhallende Eisenbahnlinien.

Die zu erbauende Weltordnung wird mit dem Stahl assoziiert, die neue Generation der Menschen ist konsequenterweise die des Stahls, wie später deren Anführer – Iosif Stalin; im zurühmenden „Stahlland“ sollen die Stahlsaiten der Dichterleier unter dem Zeichen des alles besiegenden Metalls neu erklingen:

С песнями мир строй / Стальной / Строй.⁴⁶⁴
Bau mit Liedern / eine neue Welt auf, / bau eine Stahlwelt auf!

Эх ты, Русь, стальная зазнобушка, / Советская краля моя.⁴⁶⁵
Ach du, Rus', mein Stahl Liebchen, / meine sowjetische schmucke Dirn.

Я стал баян восстаний властных, / Поэт железа и огня!⁴⁶⁶
Ich bin zu einem prophetischen Dichter der mächtigen Aufstände geworden, / Dichter des Eisens und des Feuers!

⁴⁶¹ Vgl. bei A. Gastev:

... то-то родиться в усилиях железных, то-то взойдёт и возвысится, гордо над миром взовьётся, вырастет новый, сегодня незнаемый нами, краса-восхищенье, первое чудо вселенной, бесстрашный работник творец-человек. (zitiert nach A. Ežov, 1991 : 54.)

... da wird in eisernen Krämpfen geboren, da wird aufkeimen und sich erheben, da wird sich stolz über die Welt in die Höhe schwingen, wachsen, ein neuer, ein uns heute unbekannter Schöpfer-Mensch, er – die Schönheit und Begeisterung, das erste Wunder des Weltalls, der keine Furcht kennende Arbeiter.

⁴⁶² В. Александровский, *Звуки солнца* (zitiert nach A. Ežov, 1991 : 56.)

⁴⁶³ В. Кириллов, *Железный мессия*, стр. 448.

⁴⁶⁴ С. Родов, *Барабаничики-поэты*, стр. 521.

⁴⁶⁵ А. Ясный, *Россия*, стр. 554.

⁴⁶⁶ М. Герасимов (1) *Я, отрок, рос в железном храме...*, стр. 426.

Zwischen dem Menschen und der Maschine, die bei proletarischen Dichtern einen besonderen Status als die Quelle der poetischen Inspiration bekommt, findet der Prozess der gegenseitigen Kontamination statt: Die Maschine ähnelt immer mehr dem Menschen, der Mensch dagegen mutiert zu einem Technikwesen, wobei seine aus dem Bereich der Technik entliehenen Attribute großen Wert bekommen.

In der Architektonik der neuen Städte besetzen nun die Stahlkonstruktionen die freigewordenen Stellen der Wahrzeichen, sie werden (vgl. im Fall A. Gastevs – der eiserne Turm) zu Kathedralen der neuen Ära, zu den Altären des neuen Kultus.

Semantik und Rhetorik der Poesie des Proletkults sind nicht von dem sich zu dieser Zeit bildenden neuen sowjetischen Weltbild zu trennen, dessen Struktur und Modellierung befinden sich aber unter dem Diktum der pragmatischen Funktion (Massenverwaltung, Massenaufklärung als Zielsetzung).

13.2. Agonie der alten Ordnung: „Ökologie“-Dichtung und der eiserne Feind

И всё грустней и заунывней звук.
И я хриплю, и часто не пою,
Как будто бы миллион железных рук
Вцепилось в глотку певчую мою.
(П. Орешин, *Стальной соловей*)
Und der Ton wird immer trauriger und wehmütiger,
Und ich kann oft nicht mehr singen, ich röchle,
Als ob sich eine Million von eisernen Händen
in meiner singenden Kehle verklammern hätten.
(P. Orešin, *Eiserne Nachtigall*)

Die „Bauerndichter“ bezweifeln zwar nicht die Notwendigkeit der Revolution, können aber dem Proletariat nicht die Vorrangsrolle anvertrauen; den Städten und ihrem Industrie-Geist erweisen sie nur eine passive Rolle:

Пушай грызут стальные кони / Просторов русских чернозём, / Мы их на утреннем загоне / В зарю
мужицкую вплетём!⁴⁶⁷
Lass eiserne Pferde / die Schwarzerde der russischen Weiten pflügen; / Wir werden sie beim Früheintreiben / In
die Bauernmorgenröte einspannen.

In den Hymnen Kljuevs von der anfänglichen Periode der Revolution erscheint das Thema der Solidarität mit der Arbeiterklasse, die Annahme, dass sein „Bauernhäuserparadies“ mit der Industriewelt unter bestimmten Umständen kompatibel sein könnte (vgl.: “Потемки шахт, дымок овинный / Отлились в перстень яснее дней!“, „Die Dunkelheit der Mienen, der Rauch über dem Schafstall / haben sich in einen Ring, wie helles Tageslicht, zusammengeformt“), und dass in durch die Revolution aufgeklärtem Russland das Industrielle

⁴⁶⁷ P. Orešin (zitiert nach A. Ežov, 1991 : 46.)

(„сны заводов, завод железный“, „Träume der Fabriken, das eiserne Werk“) und das Ländliche („раздумье нив, степная хата“, „Gedanken der Felder, das Bauernhaus in der Steppe“) harmonisch koexistieren könnten bzw. ihre Realisierung fänden,⁴⁶⁸ angenommen, dass das „Bauernwort“ den Vorrang erlangen und der Proletarier zur Urquelle zurückkehren würde:

Грянет час, и к мужицкой лире / Припадут пролетарские дети...⁴⁶⁹

Es wird die Zeit kommen, wenn zur Bauernlaier / die proletarischen Kinder kommen werden.

In dieser Periode wendet Kljuev sich oft an die proletarischen Dichter⁴⁷⁰ in der Hoffnung, dass der „eiserne“ Lebensmodus⁴⁷¹ noch kein endgültiger Weg seiner Heimat sei, dass das „Thabor-Licht“ über seinem Land nicht erloschen wäre.

Mit dem Sieg der „proletarischen“ Ära sind Kljuev und die von ihm vertretene kulturelle Tradition nicht nur aus „Klassensicht“, sondern auch wegen ihrer Kompliziertheit fremd geworden. Bald wird den „Bauerndichtern“ bewusst, dass der Ablauf des revolutionären Dramas auf die erbarmungslos nach kollektivistischem Rezept betriebene Rationalisierung, Technisierung und Industrialisierung hinausläuft. Die revolutionäre Abtragung und Niederreißung von allem, was in Russland als traditionell und eigen betrachtet wurde und die im atemlosen Tempo vorangetriebene zuerst Industrialisierung und dann Kollektivierung sind weder zu akzeptieren, noch zu ignorieren. Wenn Esenin in *Sorokoust* das Totengebet liest,⁴⁷² so wird Kljuev zum Sänger des Todeslieds über dem Leichnam seines Landes.⁴⁷³

⁴⁶⁸ Vgl N. Kljuevs *Tovarišč* (Genosse).

⁴⁶⁹ Н. Ключев (1), *Миновав житейские вёрсты*, т. 2, стр. 188.

⁴⁷⁰ Am Anfang betrachtet er den proletarischen Dichter V. Kirillov als gleichbedeutend für sein revolutionäres Land, wie den Bauerndichter S. Esenin (vgl. in *Porvannyj nevod, Zerrissenes Fischnetz*, 1919).

Bald darauf versucht Kljuev in einem an Kirillov gewandten Gedicht die unüberwindliche programmatische Diskrepanz zwischen den Welteinsichten bzw. Weltmodellen und Wertsystemen der Bauerndichter und der proletarischen Poeten zu verdeutlichen, dabei deutet er auf die kommenden Repressalien im Land der Diktatur des Proletariats hin:

Мы – ржанные, толокенные, / Пестрорядинные, запечные, / Вы – чугунные, бетонные, / Электрические, млечные.

Мы – огонь, вода и пажити, / Озимь, солнца пеклеванные, / Вы же таин не расскажете / Про сады благоуханные.

Ваши песни – стоны молота, / В них созвучья – шлак и олово; / Жизни дерево надколото, / Не плоды на нём, а головы. (Н. Ключев (1), стр. 483.)

Wir sind aus Roggen- und Hafermehl, / Wir sind bunt gekleidet, auf dem Bauernofen sitzend, / Ihr seid aus dem Gusseisen und Beton, / aus der Elektrizität und Milch.

Wir sind Feuer, Wasser und Felder, / Winterkorn und gebeutelte Sonnen, / Ihr werdet die Geheimnisse / der duftenden Gärten nicht erzählen können.

Eure Lieder sind das Hammerstöhnen, / Seine Akkorde sind die Schlacken und der Zinn; / Der Baum des Lebens ist gespalten, / Anstelle von Früchten hängen Köpfe an ihm.

⁴⁷¹ Vgl.: Железный небоскрёб, фабричная труба / Твоя ль, о родина, потайная судьба! (Н. Ключев (1), т. 1, стр. 477.)

Ist das dein Schicksal, meine Heimat – / der eiserne Wolkenkratzer und das Fabrikrohr?

⁴⁷² Esenin nennt sich „der letzte Dichter des Dorfes“ (*ja poslednij poët derevni*), vgl.:

Только мне, как псаломщику петь, / Над родной страной Аллилуя... (С. Есенин, *Я последний поэт деревни*, стр. 239.)

In *Sorokoust* (*Vierzigtägliches Totengebet*) lässt Esenin ein Weltbild - die Welt kurz vor der ökologischen Katastrophe stehend - erstehen: Auf den tragischen Zustand der Welt weist im ersten Vers „das todbringende Horn“ (*pogibel'nyj rog*)⁴⁷⁴ hin. Die zahlreichen Alliterationen, das Wiederholen der Konsonanten verstärken das Vorgefühl des kommenden Todes, die Unausweichlichkeit der Apokalypse - der Dichter prophezeit die Ankunft des destruktiven, unerbärmlichen eisernen Wesens:

Никуда вам не скрыться от гибели, / Никуда не уйти от врага. / Вот он, вот он с железным брюхом, / Тянет к глоткам равнин пятерню.⁴⁷⁵
Nirgendwo könnt ihr dem Tod entgehen, / Nirgendwohin könnt ihr dem Feind entfliehen. / Da, da ist er mit seinem eisernen Bauch, / zu den Kehlen der Ebenen seine Pfote hinstreckend.

Das eiserne Monstrum ist noch nicht der Hauptexekutor, es ist erst der schreckliche Bote der letzten Schlacht, die bei der elektrischen Morgendämmerung anfangen soll:

О, электрический восход, / Ремней и труб стальная схватка, / Се изб бревенчатый живот / Трясёт стальная лихорадка!⁴⁷⁶
Oh, elektrischer Sonnenaufgang, / Der eiserne Zweikampf der Riemen und Rohre, / Der hölzerne Bauch der Bauernhäuser / zittert im Stahlfieber.

Ich, als Psalmenleser, kann nur über meinem Land Halleluja singen.

⁴⁷³ Dieses Motiv der Totenmesse erscheint bei Kljuev schon um 1916 in *Vraž'ja sila* (*Feindliche Kraft*), das zeitlich und thematisch mit zwei anderen, der Eisenbahn gewidmeten Gedichten, *Pušistye, tēplye tuči* (*Flauschige, warme Wolken*) und *Obozval tišiny gluchomanju* (*Einer hat die Ruhe Öde genannt*) einen Minizyklus bildet, vgl.:

А над срубленной сосной, / Где комары зой и плясы, / «Со святыми упокой», - / шепчет сумрак седовласый. (Н. Клюев (2), стр. 291.)

Und über der abgehauenen Tanne, / wo die Mücken summen und tanzen, / flüstert die grauhaarige Dämmerung: / „Ewige Ruhe mit den Heiligen“.

Kljuevs Widerstand gegen das, was „die Perfektion der Technik“ genannt werden könnte, unterschied sich prinzipiell von der „Kulturkritik“ jener „zivilisationsmüden“ Intellektuellen, die sich nach der vortechnischen, „organischen“, vorkapitalistischen Gesellschaft sehnten – Kljuev tauchte aus der zwar von Vernichtung bedrohten, aber immer noch vorhandenen ländlichen Welt auf und blieb davon überzeugt, von der Maschinenzivilisation nicht belangt zu sein. Er war einer archaischen Welt entsprossen, deren Totenamt er zu singen hatte, sobald er verstanden hatte, dass seine Hoffnung auf den Tod der Maschine unter dem Drang der geistigen Kräfte sich als illusorisch erwies.

Ganz in der Tradition der apokalyptischen Visionen, die bei der Entstehung der Eisenbahn wiederbelebt bzw. mit den neuen „Zeugnissen“ und ihren Deutungen intensiviert worden waren, sah Kljuev, wie die anderen Bauerndichter, in der Eisenbahn die Materialisierung des Dämonischen. Die sakrale Stille des Waldes wurde durch den Lärm der einzurammenden Eisenbahnschwellen gestört, das eiserne Monstrum annihilierte die „hölzerne Kraft“. Die „eiserne Schlange“ war nie satt, sie war für ihn ein reelles Symptom der ökologischen Katastrophe:

Иль чует древесная сила, / Провидя судьбу наперед, / Что скоро железная жила / Ей хвойную ризу прошьёт. / Зовут эту силу чугушкой, - / С ней лихо и гибель во мгле... (Н. Клюев (2), *Пушистые, тёплые тучи...*, стр. 287.)

Die hölzerne Kraft wittert es schon und / sieht ihr Schicksal weiß, / Bald wird die eiserne Ader / ihr Nadelgewand durchdringen. / Diese Gewalt nennt man die Eisenbahn, / Mit ihr kommen das Unheil und der Tod in der Finsternis...

Die ländliche Stille konnte keine Alternative zur lärmenden „eisernen“ Stadt bilden – das Weggehen nach der Art der Wüstenväter erschien als einzig mögliche Variante der „reinen“ Existenz.

⁴⁷⁴ Eine direkte Reminiszenz aus der Johannes Offenbarung, vgl.: „Und der erste blies seine Posaune; und es kam Hagel und Feuer...“ (App. 8:7)

⁴⁷⁵ С. Есенин, *Сорокоуст*, стр. 240.

⁴⁷⁶ Ebd., S. 241.

Das Thema des „eisernen Pferdes“ taucht auch in N. Kljuevs Poem *Derevnja* („Dorf“) auf: Zum Symbol vom Eindringen des Seelenlosen in die tausendjährige bäuerliche Kultur wird das Erscheinen des Traktors im Dorf.⁴⁷⁷ Wie in Esenins *Sorokoust* erscheint in Kljuevs *Derevnja* der Fremde – der *stal'nogrudyj vitjaz'* („eiserner Recke“); wie Esenins *skvernyj gost'* („garstiger Gast“) setzt er die „hölzerne“, „Bauernhäuser“-Welt der Verwüstung aus. Die Welt des Holzes ist von Entsetzen vor dem Einbruch der Welt des Eisens gepackt, und trotz der vielversprechenden Perspektive des materiellen Wohlstands („От ковриг надломятся полки / Как взойдёт железная новь“,⁴⁷⁸ „Unter Laiben werden Regale zusammenbrechen, / wenn das eiserne Neuland aufgeht“) bringt das Eindringen des Maschinenhaften den Tod des „Eigenen“, des Sakralen mit sich.

So bleibt alles im unaufhebbaren Widerspruch: Kljuevs altbäuerliche Welt und der Titanismus von Eisen, Traktor und Fabrik; das gotterfüllte kreatürliche All und die kalte Materie rein physikalischer Relationen, der geheimnisvolle Duft von Sarov und die erstickende Hitze des Hochofens. Esenins Poem endet mit dem Bild des Todes, es findet eine direkte Kollision von der „beseelten“ Welt, Welt der Natur und der „eisernen“ Antiwelt statt. Der erste Schlag fällt auf die Eberesche, – das weibliche Symbol, die Urmutter der Bauernwelt, (vgl. „Головой разможжась о плетень, / Облилась кровью ягод рябина“, „Den Kopf über den Flechtzaun zerschmettert, / hat sich die Eberesche mit dem Blut ihrer Beeren begossen“). Bei Kljuev zeigt das Finale von *Derevnja* die entstellte Bauernwelt ohne Ruhe und Harmonie, ohne mythologische Schönheit – der „Bauernhäuser“-Kosmos ist zu den Dimensionen des „Körbchens mit niedriger Stirn“ (*nizkolobaja korobejka*) zusammengeschrumpft.

Die dämonische Antiwelt, die Kljuevs Paradies vernichtet und aus Technik, Metall und Mechanik besteht, ist Träger der totalen Unfreiheit, die die Welt der Farben, der Lebenskräfte, des eigenen Namens und der eigenen Stimme entmachtet und in ein bloßes Werkzeug transformiert:

Безголовые карлы в железе живут, / Заплетают тенета и саваны ткнут, / Пишут свиток тоски смертоносным пером, / Лист убийства за черным измены листом. / Шелест свитка и скрежет зубила-пера / Чуют сон и раздумье, дремота-сестра... / Оттого в мире темень, глухая зима, / Что вселенские плечи болят от ярма, / От железной пяты безголовых владык, / Что на зори плетут власяничный башлык, / Плащаницу уныния, скуки покров, / Невод тусклых дождей и весну без цветов.⁴⁷⁹

Kopfloze Zwerge leben im Eisen, / sie flechten Netze und weben Leichengewänder, / Sie schreiben mit todbringender Feder die Trauerrolle / das Blatt des Mordes hinter dem schwarzen Blatt des Verrats. / Das Geraschel dieser Rolle und das Knirschen der Meißel-Feder / hören den Traum, Gedanken und die Schlummer-

⁴⁷⁷ Dieses Motiv ist bei Esenin in *Ich bin der letzte Bauerndichter* zu finden, vgl.:

На тропу голубого поля / Скоро выйдет железный гость. / Злак овсяный, зарею политый, / Соберет его черная горсть. (С. Есенин, *Я последний поэт деревни*, стр. 239.)

Übers blaue Feld kommt er gegangen, / kommt und kommt, der eiserne, der Gast. / Rauft die Halme aus, die Abendröte tranken, / und er ballt sie in der schwarzen Faust.

⁴⁷⁸ Н. Клюев (1), *Деревня*, т. 2, стр. 327.

⁴⁷⁹ Н. Клюев (1), *Железо*, т. 2, стр. 157.

Schwester ab... / Es ist deswegen in der Welt Dunkelheit und der stockfinstere Winter, / Weil die kräftigen Weltschultern unter dem Joch leiden. / Unter der eisernen Ferse der kopflosen Herrscher, die auf Morgenröte die Rauhhaarschleier, / das Tuch der Trostlosigkeit, die Decke der Langweile / das Schuppnetz der trüben Regen und den Frühling ohne Blumen flechten.

Železo wird in Kljuevs Polemik zum Hauptsymbol gegen die Ideologie des Proletkult: Diese Polemik schließt die Verdammung des Eisens als Symbol der Welt, in der die proletarische Ideologie gesiegt hat und der Dichter sich abgestoßen fühlt („По мне Пролеткульт не заплачет, / И Смольный не сварит кутью“, „Um mich wird der Proletkult nicht weinen, / und Smol’nyj wird nicht den Leichenschmaus kochen“), ein. Aber seit Mitte der 1920er Jahre verschwindet aus Kljuevs Polemik mit dem Eisen die Gestalt des Trägers der proletarischen Ideologie, des Adepten der Urbanisierung und Industrialisierung als Hauptopponenten der zu zerstörenden Bauernwelt. Am Ende der 1920er konkretisieren sich die Kräfte des Bösen, die sowohl die Dichter des Eisens, als auch ihre Gegner physisch vernichten werden – der Dichter äußert sich gegen die offizielle Politik der Partei und der Sowjetmacht.

Interessanterweise entsteht das Bild des todbringenden proletarischen Eisens nicht nur bei den „Bauerndichtern“ – ein Jahrzehnt früher, 1908 schreibt der Akmeist N. Gumilëv das Gedicht *Za grobom (Hinter dem Sarg)*, in dem der traditionell als Frau dargestellte Tod in Gestalt des Arbeiters erscheint:

Ты умрёшь, бесславно иль со славой, / Но придёт и властно глянет в очи / Смерть, старик угрюмый и костлявый, / Нудный и медлительный рабочий.⁴⁸⁰
Du wirst sterben, vielleicht ruhmreich oder ruhmlos, / Aber der Tod, der mürrische und knochige Alte, / Der langsame und langweilige Arbeiter / Wird zu dir kommen und dir in die Augen schauen.

In der ersten Fassung von Gumilëvs Gedicht *Rabočij (Der Arbeiter)* 1916, wird die eiserne Kugel, die ein alter Arbeiter („Невысокий старый человек“, „jener Mann, schon alt, von Wuchse klein“) aufgeschnitten hat, das lyrische Ich irgendwo am Duna-Ufer treffen:

Пуля, им отлитая, просвищет / Над седую, вспененной Двиной, / Пуля, им отлитая, отыщет / Грудь мою, она пришла за мной.⁴⁸¹
Doch dann pfeift an grauen Dunawogen / diese Kugel, die er goß, dahin, / kommt die Kugel auf mich zugeflogen, / zielt auf meine Brust und streckt mich hin.

In der letzten Strophe wird die Opposition „grauer Mensch im Arbeitskittel“ vs. „Dichter“ am markantesten, das Emotions- und Gedankenlose steht zu Befehl und Gumilëvs Metapher wird zwei Jahre später zur Realität:

И Господь воздаст мне полной мерой / За недолгий мой и горький век. / Это сделал в блузе светло-серой / Невысокий старый человек.⁴⁸²
Und der Herr vergilt mir voll mein Leiden / in so bitterem und kurzem Sein. / Das tat mir in grauen Arbeitskleidern / jener Mann, schon alt, von Wuchse klein.

⁴⁸⁰ Н. Гумилёв, *За гробом*, т. 1, стр. 39.

⁴⁸¹ Н. Гумилёв, *Рабочий*, т. 3, стр. 103.

⁴⁸² Ebd., S. 103.

Nach Esenins *Sorokoust* wird das Bild des rennenden Fohlens,⁴⁸³ dem es nie gelingen wird, die Lokomotive zu überholen, das Motiv des ungleichen Kampfes zwischen dem lebendigen und dem eisernen Pferd, zum Gemeinplatz in der Kunst. 1923 erscheint der Roman *Zavtra* (*Morgen*) von A. Ganin, dessen Finalszene ohne Eseninsche Nostalgie der Vergangenheit und Erbarmung für den Besiegten eine analoge Situation beschreibt:

... Печально несется из болотных туманов:

- И-и-гоо-ре... бр-а-тцы мо-о-о-й, не знаю... Как она увидела да вдоль по чугунке, а он все ближе, ближе: я ему кричу: будь доб... Свороти... А он, сволочь, свистнул, да што было, уж и не помню... Очнулся это я, - лежу под откосом, а рядом хвост да копыто, и все, а его и след простыл. Только дымок за лесом...⁴⁸⁴

...Aus den Sumpfnebel ertönt es traurig:

- U-uu-und Unheil... meine Brüde-e-er... ich weiß nicht.. Als sie es gesehen hat und dann der Eisenbahnstrecke entlang, und er – immer näher und näher: ich schreie ihm zu: sei so gut... weiche bitte ab... Er, der Lump, aber hat einen Pfiff ausgestoßen, was weiter war, weiß ich nicht, kann mich nicht entsinnen... Als ich zu Besinnung kam – sehe ich: ich liege im Graben, neben mir – der Schwanz und der Pferdehuf, nichts mehr, und er – er ist verschwunden. Nur der kleine Rauch hinter dem Wald...

In einer etwas modifizierten Variante wird dieser Konflikt im Roman A. Vesëlyjs *Rossija, krov'ju umytaja* (*Russland, vom Blut gewaschen*) dargestellt - hier wird das Fohlen durch den Stier „Anarchist“ (*nomen est omen*) ersetzt.

In folgender Episode bilden alle Details (der Dorfsname „Chomutovo“, der Einstieg der Eisenbahnlinie, den der Zug mit dem konfiszierten Korn überwindet, der Lokführer, der die Lokomotive nicht anhalten will, der Tod des verunglückten Stiers, der den Kampf verliert) den symbolischen Kontext:

По бровке насыпи на подъеме царапался хлебный поезд. Паровоз буксовал, устало отпыхивался, стонал и с таким трудом тащил свой хвост, что продвигался, казалось, не больше одной сажени в минуту. Анархист хлыстал себя по бокам тяжелым, как канат, хвостом с пушистой маклышкой на конце, метал копытами песок и, пригнув до земли голову, со смертельным ревом стремительно бросался встреч паровозу и всаживал могучие рога в грудь паровозу... Уже были сбиты фонари, обмят передок, но паровоз - черный и фырчащий - наступал: на подъеме машинист не мог остановить. Два рёва старались перебороть друг друга и заглушали крики набежавших и суевившихся вокруг людей. Анархист с разбегу ударился снова и снова.⁴⁸⁵

An der Kante des Eisenbahndamms versuchte ein Güterzug mit Getreide die Steigung zu nehmen. Die Lokomotive schlupfte, schnaufte müde, ächzte und schleppte ihre Endwaggons mit solcher Mühe, dass sie sich anscheinend nicht schneller als mit einem Sashen in der Minute fortbewegte. Anarchist peitschte sich an beiden Flanken mit dem wie ein Seil schweren und am Ende flaumigen Schwanz, schlenderte mit den Hufen den Sand und, den Kopf bis zum Boden gebeugt, stürzte sich ungestüm mit tödlichem Gebrüll der Lokomotive entgegen und stieß seine kräftigen Hörner in die Brust der Lokomotive hinein... Es wurden schon die Lichter abgeschlagen, und das Vorderteil wurde beschädigt, aber die Lokomotive – schwarz und schnaufend – rückte vor: auf der Steigung konnte der Lokführer die Lokomotive nicht anhalten... Zwei wilde Gebrülle versuchten

⁴⁸³ Милый, милый, смешной дуралей, / Ну куда он, куда он гонится? / Неужель он не знает, что живых коней / Победила стальная конница? / По-иному судьба на торгах перекрасила / Наш разбуженный скрежетом плес, / И за тысячи пудов конской кожи и мяса / Покупают теперь паровоз. (С. Есенин, *Сорокоуст*, стр. 242)

Lieber, lieber, lustiger Trottel, / Wohin will er, wohin eilt er so? / Weiß er doch nicht, dass die lebendigen Pferde / Von der Stahlreiterei besiegt sind? / Das Schicksal hat unsere vom Metallknirschen geweckte Flussstrecke / anders gefärbt beim Einsteigen, / Jetzt kauft man eine Lokomotive / Für Tausende Kilos Pferdefleisch und Leder.

⁴⁸⁴ А. Ганин, *Завтра*, стр. 212-213.

⁴⁸⁵ А. Весёлый, *Россия, кровью умытая*, стр. 483-484.

einander zu bekämpfen und dämpften die Schreie der zugelaufenen und hektisch um sie herum handelnden Menschen. Anarchist schlug mit Anlauf immer wieder...

Eine wichtige Rolle spielt hier die Wiederholung „на подъёме машинист не мог остановить“ („am steilen Anstieg konnte der Lokführer [die Maschine] nicht anhalten“) – ein Signal dafür, dass das Ganze sich kraft des Gesetzes der historischen Notwendigkeit abspielt: die Träger der neuen Staatlichkeit stehen in tragischem Widerspruch zu den Ernährern des riesigen Landes, den Vertretern der „irdischen Kraft“, den Adepten des „dritten Weges“. Dieser absurde Zweikampf des Stieres und der Lokomotive ist eine Parabel, eine Prophezeiung der kommenden Ereignisse (die fast mittelalterlichen Waffen der Rebellen im letzten Kampf können nicht mit den technischen Mitteln der neuen Macht konkurrieren). Der Tod von Ivan Černojarov, wie der seines „Doppelgängers“ Anarchist, ist historisch bedingt, unwiderruflich; die „Strohkraft“ muss und wird unter neuen Umständen vernichtet werden.

Diese Beispiele der Kollision „eisernes Pferd – lebendiges Pferd“ lassen sich beliebig weiterzitieren, all diese, trotz ihrer variativen Unterschiede, demonstrieren das Entstehen und den Werdegang vom Neomythos des Sieges des mechanischen Fortschritts über die träge Natur, vom Helden mit eisernen Armen-Flügeln und mit einem Motor anstatt des Herzens.

Das während der Revolution in Vergessenheit geratene Thema „Amerika“⁴⁸⁶ wird nach dem Bürgerkrieg plötzlich, mit dem Kurs der Sowjetregierung „auf den friedlichen Aufbau“, ausgerechnet von den „Bauerndichtern“ aufgegriffen. Es taucht im meist „eisenbahnbezogenen“ Poem S. Esenins *Strana negodjaev* (*Das Land der Halunken*, 1923), auch in Kljuevs Lyrik auf.

Strana negodjaev (das Sujet entfaltet sich simultan zur Zugbewegung, die Autorennotizen wie „железнодорожная будка Уральской линии“ („Bahnwärterhäuschen der Urallinie“), „зажженный красный фонарь“ („angeschaltete rote Laterne“), „салон-вагон“ („Salon-Waggon“), „тревожные гудки паровозов“ („beunruhigende Lockpfeifen“)) ist der Kollision zweier sozialer Welten im revolutionären Russland gewidmet: Russland und Amerika sind

⁴⁸⁶ Zwar hat noch vor dem Krieg bereits Alexander Blok über Russland den Stern eines „neuen Amerika“ aufgehen sehen, jedoch hat niemand erwartet, dass es ein Komet mit einem Blutschweif sein wird. (Vgl. das Pathos der industriellen Entwicklung Russlands in *Neues Amerika*:

Многоярусный корпус завода, / Города из рабочих лачуг, [...] Уголь стонет и соль забелелась, / И железная воет руда... / То над степью пустой загорелась / Мне Америки новой звезда!“ (А. Блок, *Новая Америка*, т. 3, стр. 269-270.)

Мehrstöckiges Gebäude des Werkes, / Städte aus armseligen Hütten der Arbeiter, [...] Die Kohle stöhnt und weiß ist das Salz / Und das Eisenerz heult... / Da über der leeren Steppe erschien mir / der Stern des neuen Amerikas.) Obwohl Bloks Rezeption des industriellen Booms ausgeprägt ambivalent war (einerseits die Vorstellung, dass der neue Weg der Hinrichtung ähnele, andererseits die Einsicht, dass das industriell transfigurierte Russland direkt mit der Welt der Neuen Liebe, der „Totenauferstehung“ verbunden sei), tauchte das Thema der Industrialisierung in verschiedenen, nicht vollendeten Sujetvarianten seines Poems *Vozmezdje* auf.

zwei thematische Ideenpole. Im neuen Sowjetrussland sieht der Dichter die zukünftigen Züge der Kapitalisierung und Amerikanisierung seiner Heimat nach sowjetischer Art:

Вместо наших глухих раздолий / Там, на каждой почти полосе, / Перерезано рельсами поле / С цепью каменных рек-шоссе.

И по каменным рекам без пыли, / И по рельсам без стопа шпал / И экспрессы и автомобили / От разбега в бензиновом мыле / Мчат, секундой считая доллар.⁴⁸⁷

Statt unserer wilden weiten Räume / ist dort fast jeder Landstreifen mit Eisenbahnschienen / Und mit einer Kette der steinernen Fluss - Chaussee durchgeschnitten.

Auf den steinernen Flüssen – ohne Staub / – und auf den Eisenbahnschienen – ohne Stöhnen / der Schwellen – /Fahren Schnellzüge und Autos, / wegen Geschwindigkeit benzinschaumbedeckt, / jede Sekunde mit Dollar berechnend.

Wenn Kljuev von Amerika als todbringendem eisernem Land spricht (vgl.: „Строгановские иконы - / Самоцветный мужицкий рай; - / Не зовите нас в Вашингтоны, / В смертоносный железный край“, „Ikonen Stroganovs – / buntos Bauernparadies, / Ruft uns nicht in die Washingtons, / in das todbringende eiserne Land“), nennt Esenin es *železnyj Mirgorod* („eiserner Mirgorod“) und widmet ihm eine gleichnamige Skizze. Der Preis für die allgemeine Industrialisierung ist die Vernichtung des Lebendigen, der Verlust der Individualität der menschlichen Seele.

Die Aussagen Kljuevs gegen proletarische Ambitionen sind zwar weit vom „Klassenantagonismus“ entfernt (es geht ihm mehr um den Protest gegen *oželezivanije žizni*, gegen das Annihilieren des Eigenen), stehen aber nicht „im Einklang“ mit den Anforderungen der Zeit. Die Toten- und Klagelieder in der Tradition des altrussischen *plač*, die wehmütigen Reflexionen über Schicksalswandel,⁴⁸⁸ sowie Untergang und Seelennot sind anachronistisch und entsprechen nicht dem neuen Kurs von Kljuevs Heimat, die anstatt eines „Birkenparadieses“ die kommunistische Gesellschaft zu erbauen vorhat.

Die Deformation, wenn nicht die fast totale Lähmung des Massenbewusstseins, tradiert eine neue sozialistische Realität am Ende der 1920er – in den 1930er Jahren, eine gewisse Inversion des Weltmodells – in einem der populärsten sowjetischen Marschlieder scheint das eiserne Pferd den ganzen Ablauf des Ackeraktes umzukippen, wobei die Ernte dem Säen vorausgeht:

Мы с железным конём / Все поля обойдём, / Соберём, и засеём, и вспашем.

Mit dem eisernen Pferd / werden wir auf allen Feldern sein, / Wir werden ernten, säen und pflügen.

Im Land des zu bauenden Sozialismus traut sich keiner solche Fehler zu bemerken, geschweige denn, sie zu verbessern. Im Dorf wächst eine neue Elite – die Traktoristen - denen

⁴⁸⁷ Ebd.

⁴⁸⁸ Vgl.: „Будет трактор, упырь железный / Кровь сосать из земли, / Край былинный мой, край болезный, / До чего тебя довели“ (Н. Ключев (1), т. 2, стр. 238.)

Es wird der Traktor, der eiserne Vampir, / das Blut aus der Erde saugen, / Meine dichterische Heimat, meine leidende Heimat, / Wo bringt man dich hin?

die Leiden eines Kljuev oder eines Esenin ideologisch fremd sind. Das Massenlied modelliert den ländlichen Raum auf spezifische Weise: Nach dem Ruin des russischen Dorfes in der Kollektivierung ersetzt der lebensbejahende Optimismus die Motive der Trauer, der Schwermut und des Verlustes; nach dem Hungerstod von Millionen Bauern wird der Erde eine solche Fruchtbarkeit zugeschrieben, dass sie oft als „sich selbst besamend“ gilt; das ganze Land verbleibt im ewigen Frühling und die üppigen Ernten bzw. immer wieder auftauchenden goldenen Kornfelder scheinen kein Anachronismus mit dieser Jahreszeit zu bilden.

14. Ein Fall für sich: A. Platonov

Не мы создали божий мир несчастный,
Но мы его устроим до конца.
И будет жизнь могучей и прекрасной,
И хватит всем куриного яйца.
(А. Платонов, *Родина электричества*)
Nicht wir haben diese unglückliche Welt geschaffen,
Aber wir werden sie vollenden.
Das Leben wird dann kräftig und schön,
Und ein Hühnerei wird allen reichen.
(A. Platonov, *Die Heimat der Elektrizität*)

Die Betrachtung des Schaffens Platonovs im Kontext seiner Zeit veranschaulicht, dass sich bei ihm der revolutionär-utopische Diskurs die archaischen Schemata, Mythologeme, Motivik und Metaphorik aneignet. Für einen im utopischen Paradigma arbeitenden Autor, der sich im thematischen Komplex der Zerstörung der alten und der Erschaffung einer neuen Welt und damit des neuen Menschen bewegt, sind diese Merkmale nicht nur typisch, sondern quasi zwingend. In der Analyse seines Werkes ist in dieser Arbeit der Zusammenhang zwischen „der Kreation des neuen Menschen“ und dem Mythologisieren der „Anthropotechnik“ in seiner künstlerischen Welt vom primären Interesse.

Die „Maschine“ ist ein wichtiges Ideologem der Kultur am Anfang der 1920er Jahre – sie ist ein universelles Mittel für die Transformation des Kosmos und des Menschen. Die Lokomotive ist in Platonovs Werk mehr als ein Verkehrsmittel – neben der Bewegung im Raum und dem Erreichen des anderen Lokus ist sie das Mittel *per definitionem*, um die geistige Wiedergeburt zu erlangen, um das „Bewusstsein“ im Menschen zu erwecken. Das Lokomotivenmotiv in Platonovs Werk (abgesehen vom rein autobiographischen Hintergrund),⁴⁸⁹ ist direkt mit der Revolution und ihren Slogans verbunden,⁴⁹⁰ wobei er sie als

⁴⁸⁹ siehe dazu L. Šubin (1987), T. Langerak (1995).

⁴⁹⁰ Bis 1926 ist Platonov noch vom revolutionären Enthusiasmus erfüllt. 1922 schreibt er an seine Frau:

Невозможное – невеста человечества, и к невозможному летят наши души...

Das Unmögliche ist die Braut der Menschheit, und zum Unmöglichen fliegen unsere Seelen...

Nach 1926 sind seine Ideen stark revidiert, 1928 erscheint eine von Pil'njak und Platonov geschriebene Skizze, die die Lokomotiven-Metapher aufnimmt:

...паровоз социализма не дойдёт до станции «Социализм», потому что тормоза бюрократии расплавят его колёса...

... Die Lokomotive des Sozialismus wird nicht die Station „Sozialismus“ erreichen, da die Bürokratiebremsen ihre Räder zerschmelzen werden ...

Um diese Zeit formuliert auch Majakovskij anhand der Lokomotiven-Metaphorik seine Forderungen über die Zukunft der Kunst:

Довольно шагать футуристы. / В будущее прыжок! / Паровоз построить мало - / накрутил колес и утёк. / Если песнь не гремит с вокзала, / То к чему переменный ток? / Громоздите за звуком звук вы / и вперёд, / поя и свища. (В. Маяковский, *Приказ по армии искусства*)

Futuristen, es reicht im Schritttempo zu gehen. / Man soll einen Satz in die Zukunft machen! / Es genügt nicht, eine Lokomotive zu bauen - / die Räder anzupassen und geschwind! / Wenn kein Lied im Bahnhof ertönt, / wozu

Reich des proletarischen Bewusstseins und der Wissenschaft in archaischen bzw. christlichen Termini formuliert. Das Programm der revolutionären Umstrukturierung der Weltordnung sieht vor allem den Sieg des Bewusstseins über die Geschlechtlichkeit und darüber hinaus die Vernichtung des Todes vor; das Bewusstsein solle in Konsequenz eine zentrale Rolle im Menschen und in der Menschheit spielen. Eine wichtige Etappe auf dem Weg der *renovatio mundi* spielt die Mechanisierung und damit Maschinisierung der Welt, die die geistige Entwicklung der Persönlichkeit stimulieren soll. Wenn die Proletkultideologie die Maschine als universelles Mittel versteht (sie überwindet die Geschichte und ist in die Zukunft gerichtet) und die positiv konnotierte Idee der Mensch-Maschine herausarbeitet, beschäftigt sich Platonov am Anfang der 1920er Jahre mit dem Thema der Steigerung des schöpferischen Potentials des Menschen, der unter dem Einfluss des Proletkult etwas „mechanistisch“ als ein Gesamtenergiekomplex verstanden wird. Die Revolution ist letztendlich nicht mehr ein ökonomisches und historisches, sondern ein kosmisches Ereignis.⁴⁹¹ Die befreite Menschheit würde nicht nur Krankheit, Alter und Tod überwinden, sondern ein neues Universum, das der

ist dann der Wechselstrom? / Nach einem Laut häuft dann die anderen Laute an, / Und los, vorwärts, singend und pfeifend!

Die Forderung nach der revolutionären Erneuerung des Lebens und der Kunst fand eine große Resonanz, die Jugend als Begriff wurde schnell zum Synonym des Fortschritts und der erwünschten Erneuerung, das Alter – zum Synonym des Konservatismus. V. Chlebnikov forderte:

...освободить быстрый паровоз младших возрастов от прищипившегося непрошенным и дерзким образом поезда старших возрастов. (В. Хлебников, *Ряб о железных дорогах*).

Die schnelle Lokomotive der jüngeren Altersgruppen soll sich vom sich ungebeten und frech angekoppelten Zug der älteren Altersgenerationen befreien.

⁴⁹¹ Vgl. S. Frank über das Wesen vom Utopismus (1972 : 133.)

Подлинный и последний источник утопизма есть [...] мысль, что мировое зло и страдание определены [...] неправильным устройством самого мира. К этому присоединяется другая мысль: человеческой воле, руководимой стремлением к абсолютной правде, дана возможность коренного переустройства мира - сотворения нового, осмысленного и праведного мира взамен старого, неудачного и несправедливого... Это есть восстание человеческой нравственной воли против творца мира и против самого мира как его творения [...] утопизм часто сам открыто признает себя мечтой о космическом преображении, как, например, в утопических фантазиях Фурье или в знаменитой формуле Маркса о "скачке из царства необходимости в царство свободы", указующей, что наступление социализма мыслится именно как совершенно новый эон вселенского бытия. В туманной форме утопизм содержит веру, что преобразование социального устройства как-то должно обеспечить подлинное спасение, то есть конец трагической подвластности человека слепым силам природы и наступление нового неомраченно-блаженного бытия.

Die wahrhafte und letzte Quelle des Utopismus ist [...] der Gedanke, dass das Böse der Welt und das Leiden [...] durch die falsche Ordnung dieser Welt bestimmt sind. Dazu kommt noch ein Gedanke: Dem menschlichen Willen, der nach absoluter Wahrheit strebt, ist die Möglichkeit gegeben, die Welt radikal zu verändern – eine neue, bewusste und gerechte Welt anstatt der alten, misslungenen und ungerechten zu schaffen... Dies ist der Aufstand des menschlichen Gewissenswillens gegen den Schöpfer der Welt und gegen die Welt als seine Schöpfung. [...] Der Utopismus bekennt sich oft als der Traum von der kosmischen Transfiguration, wie z. B. die utopischen Fantasien eines Fouriérs oder die berühmte Formel eines Marx über den „Sprung aus dem Reich der Notwendigkeit in das Reich der Freiheit“, die darauf hinweist, dass das Zeitalter des Sozialismus als ein absolut neues Äon des universellen Seins verstanden wird. In einer etwas nebulösen Form enthält der Utopismus den Glauben, dass die Reform der sozialen Ordnung auf irgendeine Weise die wahrhafte Erlösung sichern soll, d. h. das Ende der tragischen Unterdrückung des Menschen wird durch die blinden Naturkräfte und zum Anfang des neuen unverdüsterten seligen Seins herbeigeführt.

menschlichen Würde besser entspräche, schaffen (an diesem Problem wird der Ingenieur Vogulov aus *Potomki solnca* (*Die Nachfahren der Sonne*) erfolgreich arbeiten).

Im frühen Werk Platonovs scheint die organische Welt missgestimmt und wehmütig zu sein, weil sie vom Tod unnachgiebig zerstört wird; nur die Befreiung von der Macht des Todes, die zum Teil mit der kommenden Technik assoziiert wird, bringt die ersehnte Erlösung der Menschheit, weil sie die Perspektive der gemeinsamen Auferstehung verspricht. Die erste Prämisse für seine „Idee des Lebens“ ist die Ablehnung der Situation der „Verwaistheit“, die der Tod entstehen lässt, sie ist die Arbeit an der radikalen Transformation der leidenden organischen Welt und das Erlangen des neuen, unsterblichen Status des Seins.

Das Entstehen des „Lokomotivenmotivs“ in Platonovs Werk ist vor allem mit dessen Reaktion auf die Revolution und ihre utopischen Leitsätze verbunden – die Metapher von Marx über die Revolutionen als „Lokomotive der Geschichte“ transformiert sich in seinem Bewusstsein in die feste Fügung „Lokomotive als Empfinden der Revolution“ und in die Metapher für seine Epoche – „Lokomotive, die eine weltumfassende Last des Elends, der Verzweiflung und der demütigen Trägheit schleppt“ („всемирный груз нищеты, отчаяния и смиренной косности“).⁴⁹² Im frühen Werk Platonovs wird die Revolution mit dem Dritten Reich, dem Reich des Geistes assoziiert. In seiner Vorstellung der neuen Welt vermischen sich auf eine eigenartige und exemplarische Weise die neutestamentarische Ideale der Bruderschaft, der utopische Urbanismus nach dem Muster des Neuen Jerusalems, mit den philosophischen Ideen Fëdorovs (*negatio* der Sexualität, Immortalität etc.), den poetischen Deklarationen Gastevs mit seinem Kultus des Metalls, den Forderungen nach der Maschinisierung der Gesellschaft⁴⁹³ und Bogdanovs Theorie der Neugestaltung der Welt. Dass die Weltordnung „koordiniert“ ist, deklariert Platonov in seinem *Autobiographischen Brief* (1922):

Между лопухом, побирушкой, полевою песней и электричеством, паровозом и гудком, содрогающим землю, – есть связь, родство, на тех и других одно родимое пятно. Какое – не знаю до сих пор, но знаю, жалостный пахарь завтра же сядет на паровоз и будет так орудовать регулятором, таким хозяином стоять, что его не узнать. Рост травы и вихрь пара требуют равных механиков. И теперь исполняется моя долгая упорная детская мечта – стать самому таким человеком, от мысли и руки которого волнуется и работает весь мир ради меня и ради всех людей, и из всех людей – я каждого знаю, с каждым спаяно мое сердце.⁴⁹⁴

Zwischen der Klette, der Bettlerin, dem Feldlied und der Elektrizität, der Lokomotive und dem Lokomotivenpfeifen, das die Erde bebt, gibt es einen Zusammenhang, eine Verwandtschaft, die einen und die anderen tragen das gleiche Muttermal. Bis heute weiß ich nicht welches, aber ich bin überzeugt, dass der barmherzige Ackerbauer morgen auf die Lokomotive umsteigen wird und mit dem Regulator auf solche Weise umgehen, wie ein Herr, so dass man ihn nicht erkennen wird. Das Wachsen des Grases und der Wirbel des

⁴⁹² А. Платонов (3), *Сокровенный человек*, стр. 79.

⁴⁹³ Nach E. Tolstaja-Segal (1994) war der Einfluss Gastevs auf Platonov sehr begrenzt und bestand nur in seinem „Maschinismus“: In der „Maschine“ sah er, wie Gastev, die Konzentration des menschlichen Geistes, die wertvoller und zerbrechlicher als Individuen, die sie geschaffen haben, sei.

⁴⁹⁴ Zitiert nach A. Bal'urov (1999 : 37).

Dampfes brauchen die gleichen Mechaniker. Und jetzt verwirklicht sich mein alter Kindheitstraum, selbst zu einem solchen Menschen zu werden, auf dessen Gedanken hin und von dessen Hand die ganze Welt arbeitet und funktioniert, um meiner selbst Willen und um aller Menschen Willen, von denen ich jeden kenne, von denen mit jedem mein Herz zusammen geschweißt ist.

Schon in den früheren Werken, dessen Protagonisten technisch bzw. wissenschaftlich orientierte Menschen, Erfinder aller möglichen Maschinen und Erbauer verschiedener Bauwerke waren - wie Platonov selber - kommt der Autor zu einer bitteren Erkenntnis: Das Leben und die Wissenschaft bzw. der menschliche Gedanke stehen in Dissonanz zueinander. Die Demiurgen der Wissenschaft, deren schöpferische Kraft und tollkühne Pläne die Natur wenn nicht zähmen, dann mindestens in den Dienst des Menschen stellen sollen, die talentvollen Ingenieure und Erfinder, die in sich die Klarheit des Gedankens und die Klarheit der Lebensziele vereinigen, werden von Misserfolgen und Katastrophen, Enttäuschungen und dem Tod verfolgt. Das Wunder ist nur dann möglich, wenn die Liebe zwei entgegengesetzte Kategorien – das Wissen und den Glauben - vereinigt; diejenigen, die ihre Liebe einseitig, entweder auf das Wissen, oder auf den Glauben konzentriert haben, verletzen die mythologische Zweckmäßigkeit ihrer Taten, kommen grausam ums Leben.

Nikolaj Berdjaev, dessen Vision des Problems Mensch / Maschine unter dem Zeichen der Apokalypse stand, betonte, „der einzige wirkliche Glaube des modernen zivilisierten Menschen bleibt der Glaube an die Technik... Technik ist die letzte Liebe des Menschen und er ist bereit, sich unter dem Einfluss des Objekts seiner Liebe zu verändern“.⁴⁹⁵ Die sozialistische Revolution lässt den Mythos des endgültigen Triumphes des Menschen über die Maschine, die früher in der kapitalistischen Gesellschaft den Arbeiter unterdrückte, entstehen.⁴⁹⁶

⁴⁹⁵ Vgl.: ... единственной сильной верой современного цивилизованного человека остается вера в технику... Техника есть последняя любовь человека, и он готов изменить свой образ под влиянием предмета своей любви. (Н. Бердяев : 1933.)

⁴⁹⁶ Vgl. in Platonovs *Vojna* (*Der Krieg*, 1927): В этот же вечер Отчев читал вслух жене интересную книгу — о том, как пойдет жизнь на Земле, если капитализм останется навсегда. В книге говорилось, что техника стала настолько грозной силой, что только человеческое социалистическое общество может безопасно владеть ею: для капитализма же такая техника неминуемо станет средством казни угнетенных людей, а впоследствии — орудием самоубийства. (А. Платонов (6), *Война*, стр. 112)

An diesem Abend las Otčev seiner Frau ein interessantes Buch vor – es handelte sich davon, wie das Leben auf der Erde weiter gehen würde, wenn der Kapitalismus für immer andauerte. Im Buch ging es darum, dass die Technik zu so einer schrecklichen Kraft geworden sei, dass nur die menschenfreundliche sozialistische Gesellschaft über sie gefahrlos herrschen könnte; für den Kapitalismus dagegen würde eine solche Technik unausweichlich zum Mittel der Hinrichtung der unterdrückten Menschen und darüber hinaus – zum Mittel des Selbstmordes.

oder *Tovarišč proletariata* (*Der Freund des Proletariats*, 1929):

Материалист Климентов уважал в машине не чугун, а мысль, изложенную конструкцией. Он глубоко предчувствовал строгую нежность природы и ненавидел чугунно-паровую технику буржуазии, как ложь перед миром. (А. Платонов (6), *Товарищ пролетариата*, стр. 117)

Der menschliche Gedanke als eine Art von Energie ist für Platonov ein direkter Ausdruck des menschlichen Lebens - durch seine Gedanken hinterlässt der Mensch im Kosmos seine wichtigste und wesentliche Spur. Maschinen sind als Resultat des menschlichen Schaffens die Fortsetzung des Lebens der Ingenieure und Arbeiter, die diese Maschinen kreiert haben (*Musornyj veter (Der Müllwind)*, *Sokrovennyj čelovek (Der verborgene Mensch)*, *Proischoždenie mastera (Die Geburt des Meisters)*). Deswegen ist für den Lokführer-Lehrmeister die Endzeit mit dem Verlorengehen des schöpferischen Verständnisses der Arbeit, als Quelle der Meisterschaft, verbunden:

Машинист-наставник [...] верил, что, когда исчезнет в рабочем влекущее чувство к машине, когда труд из безотчетной бесплатной натуры станет одной денежной нуждой, – тогда наступит конец света, даже хуже конца: после смерти последних мастеров оживут последние сволочи, чтобы пожирать растения солнца и портить изделия мастеров.⁴⁹⁷

Der Lokführer-Lehrmeister [...] glaubte, dass wenn die Maschine die Anziehungskraft für den Arbeiter verlöre, wenn die Arbeit sich aus der unbewussten kostenlosen Natur in die pekuniäre Not verwandelte, dann werde die Endzeit kommen, sogar etwas schlimmeres als die Endzeit: Nach dem Tod der letzten Meister würden die letzten Lumpen auferstehen, um die Pflanzen der Sonne zu verschlingen und die Werkstücke der Meister kaputt zu machen.

Bei ihm verhält sich die übermenschliche Tat funktional zur Leistung der technischen Apparatur – der Lokomotive. Mit ihr verbunden und von ihr abhängig kann der Mensch selbst erst durch seine intime Verbindung mit der Maschinerie zum Übermenschen werden; seine Leistung besteht darin, dass er die Maschine – also sein eigenes Werk – souverän beherrscht und zu einem möglichst perfekten Werkzeug seines Willens macht.

Der ewige Konflikt des Toten, Mechanischen und des Lebendigen, Menschlichen wird aufgehoben; das leblose Metall wird in der Sprache intimer Gefühle „gelesen“ und in Termini des Mitleids formuliert, als etwas „Leidendes“ verinnerlicht. In *Čevengur* ist die Wertskala des alten Lokführers ganz programmatisch - die Lokomotive sei im Gegensatz zum Mensch ein feiner organisiertes Wesen, das geschützt werden solle:

Он так больно и ревниво любил паровозы, что с ужасом глядел, как они едут [...] Он считал, что людей много, машин мало, люди – живые и сами за себя постоят, а машина нежное, беззащитное, ломкое существо: чтоб на ней ездить исправно, нужно сначала жену бросить, все заботы из головы выкинуть, свой хлеб в олеонафт макать – вот тогда человека можно подпустить к машине, и то через десять лет терпения!⁴⁹⁸

Er hat die Lokomotiven so schmerzhaft und eifersüchtig geliebt, dass er mit Schrecken zusah, wie sie fahren [...] Er meinte, es gäbe viele Menschen, aber wenig Maschinen; die Menschen seien lebendig und könnten sich selbst beschützen, die Maschine aber sei ein zartes, wehrloses, gebrechliches Wesen: Um mit ihr zu fahren, solle man zuerst seine Frau verlassen, alle Sorgen vergessen, sein eigenes Brot in das Maschinenöl stippen – erst dann könnte man den Menschen zur Maschine lassen, und noch dazu nach zehn Jahren Geduld!

Der Materialist Klimentov respektierte in der Maschine nicht das Gusseisen, sondern den Gedanken, der seinen Ausdruck in der Konstruktion fand. Er ahnte in der Tiefe die strenge Zärtlichkeit der Natur und hasste die gusseiserne Dampftechnik der Bourgeoisie als eine Art Lüge vor der Welt vor.

⁴⁹⁷ А. Платонов (1), *Чевенгур*, стр.45.

⁴⁹⁸ Ebd., S. 18.

Der Weichensteller Pučkov macht eine Entdeckung – der Umgang mit der Maschine fordert eine seelische Reinigung, denn sie ist empfindlicher und zerbrechlicher als eine Pflanze oder ein Tier, eine Verletzung überlebt sie nicht:

Пучков в начале своей службы на железной дороге относился к металлу и к машинам, как к животным и растениям, — осторожно и дальновидно, стараясь при этом их не только узнать, но и перехитрить. Потом он понял, что этого отношения мало и недостаточно. К металлу и механизму нужно относиться гораздо более чувствительно, чем к зверю или растению, потому что живое можно действительно перехитрить, и оно тебе сдастся, его можно ранить, и на живом заживет. Машина же или рельс на хитрость не даются, их можно взять лишь чистым добром, и ранить их нельзя, на них не заживет: они лопаются насмерть.⁴⁹⁹

Am Anfang seines Dienstes bei der Eisenbahn verhielt er sich dem Metall und den Maschinen, den Tieren und den Pflanzen gegenüber mit Aufmerksamkeit und Voraussicht und versuchte dabei, sie nicht nur kennenzulernen, sondern auch zu überlisten. Danach hat er verstanden, dass dieses Verhalten zu wenig und ungenügend sei. Dem Metall und dem Mechanismus gegenüber muss man viel empfindlicher sein, als der Pflanze oder dem Tier, weil man das Lebendige tatsächlich überlisten kann und es wird sich einem geschlagen geben, man kann es auch verletzen, und dem Lebendigen wird es heilen. Der Maschine aber oder der Schwelle kann man nicht mit List beikommen, man kann sie nur mit dem reinen Guten gewinnen, man darf sie nicht verletzen, es wird bei ihnen nicht heilen, sie platzen zum Tode.

Der Bahnstationsvorsteher Levin spürt das quasi menschliche Leiden und erkennt menschliche Wörter in Lokomotiv-„Schreien“, diese Leiden rufen Gewissensbisse hervor:

После полуночи, на подходе к станции Красный Перегон, закричал и заплакал паровоз ФД. Он пел в зимней тьме глубокой силою своего горячего живота и затем переходил на нежное, плачущее человеческое дыхание, обращаясь к кому-то безответному. Умолкнув на краткое время, ФД опять пожаловался в воздух, причем в его сигнале уже можно было разобрать человеческие слова, и тот, кто слышал их сейчас, должен почувствовать давление своей совести, потому что машина мучилась — на материнском крюке ее тендера висел беспомощный, тяжеловесный состав, а на входном светофоре был сделан красный сигнал.⁵⁰⁰

Nach Mitternacht, beim Einfahren in die Station Krasnyj Peregon schrie die Lokomotive FD auf und weinte. Sie sang in der winterlichen Dunkelheit mit der tiefen Kraft ihres warmen Bauchs, ging danach zum zarten, weinenden, menschlichen Atem über und wandte sich an jemand sanftmütigen. Nach kurzem Schweigen, fing die Lokomotive FD an, sich in die Luft zu beschweren, dabei konnte man in ihrem Signal menschliche Wörter erkennen und derjenige, der sie jetzt hörte, sollte den Druck seines Gewissens spüren, weil die Maschine litt – am mütterlichen Haken ihres Tenders hing ein hilfloser, schwerer Zug und an der Einfahrtsampel zeigte man das rote Signal.

In Platonovs frühen Werken ist die Technik im Gegensatz zur Organik „eine schöne neue Welt“, die den Menschen dazu aufruft, sich die Kräfte der sterblichen und todbringenden Natur unterwürfig zu machen. Seine „Idee des Lebens“ ist aber viel tiefer als die Majakovskijs, der die Natur als „nicht vervollkommnete Sache“ (*neusoveršenstvovannaja veščʹ*) und den Menschen seiner Berufung nach als Ingenieur, Konstrukteur und Reformator der Weltordnung betrachtet. Am Ende seines Poems *Pro éto* (*Über das*) sieht er die eigene Auferstehung als Resultat der Arbeit des zukünftigen Chemikers (vgl. „*рассиявшиь, высится веками мастерская человечьих воскрешений*“, „über ganz Russland erhebt sich wie die Jahrhunderte die Werkstatt der menschlichen Auferstehungen“), dabei wird die

⁴⁹⁹ А. Платонов (2), *Среди животных и растений*, стр. 376.

⁵⁰⁰ А. Платонов (5), *Бессмертие*, стр. 744.

ethische Idee von Fëdorov auf die etwas vulgäre wissenschaftlich-technische Aufgabe der Erlangung der irdischen Unsterblichkeit verengt und die metaphysische Hoffnung wird auf die Ebene des physischen Tuns projiziert.

Wenn N. Fëdorov über die "Abschaffung des Todes", die Überwindung der Hölle durch das Paradies und über die Auferstehung der Toten, das Wiederbeleben des Fleischlichen, d.h. desjenigen, das schon mal lebendig, beseelt war und erst später abgestorben ist, schreibt, dann setzt sich Platonov ein noch größeres Ziel – die Transformation des Unbeseelten ins Lebendige. Dem Stein, der Erde und dem Wind werden menschliche Fähigkeiten zugeschrieben. Mechanismen, wie Motoren und Lokomotiven, bekommen eine Seele, der Mechanismus mutiert zu einem lebendigen Organismus, da der Mensch ihn nach seinem Bildnis schafft. Das mystische Ziel Platonovs ist es, Leben in das Unbeseelte einzuhauchen, es dazu zwingen, zu denken und im Endeffekt mit dem Menschen Mitleid zu haben. Platonov schreibt über das neue „ins Volk gehen“ mit der „Predigt des neuen Evangeliums – der Technik“ (vgl. sein Artikel *Novoe Evangelie, Neues Evangelium*, 1922). Die Technik versteht er als Teil der Natur, als eine ihrer wunderbaren Erscheinungsformen, die dank der Kunst und des menschlichen Könnens erfahrbar ist. Die Technik ist für ihn nicht nur eine neue Kultur (im Sinne des hohen Könnens (*masterstvo*), künstlerischen Schaffens), sondern auch die Religion der aktiven Akzeptanz dieser Welt.

M. Želnina (1999) weist darauf hin, dass die Lokomotive im direkten Zusammenhang mit dem Weiblichen (mal als Äquivalenz, mal als Opposition) steht: Der Umgang mit der Maschine duldet kein Eindringen des Weiblichen, die Relation Mensch-Lokomotive fordert eine gewisse körperliche Reinheit, den Verzicht auf das Weibliche, die Vernichtung der traditionellen Institution der Familie, sowie die Sublimierung sexueller Energie. Die Einweihung in die Eisenbahnwelt, das Erlangen des Status „Lokführer“ ist mit dem Gestus von *uchod* („Verlassen“, „Weggehen“) verbunden (vgl. Puchov in *Sokrovennyj čelovek*, Fëdor in *Fro*, Zachar Petrovič in *Proischoždenie mastera*). Andererseits ist bei Platonov die mythopoetische Gleichsetzung des Weiblichen bzw. des Mütterlichen mit der Lokomotive zu konstatieren, wobei er der Lokomotive den Vorzug gibt, da sie das Bewusstsein gebiert, anstatt des sterblichen Fleisches. Diese Gleichsetzung „das Weibliche“ / „die Lokomotive“ fordert eine Präzisierung – die Lokomotive gleicht nur der „Braut“, dem „unschuldigen Mädchen“:

Он тут с паровозом как с бабой обращается, как со шлюхой какой!
Паровоз никакой пылинки не любит: машина, брат, это – барышня... Женщина уже не годится – с
лишним отверстием машина не пойдёт...⁵⁰¹

⁵⁰¹ А.Платонов (1), *Чевенгур*, стр. 17.

Er behandelt hier die Lokomotive wie ein Weib, wie eine Hure!

Die Lokomotive erduldet keinen Staub. Die Maschine, mein Bruder, ist wie ein Fräulein... Eine Frau taugt nicht mehr, mit einem zusätzlichen Loch wird die Maschine nicht mehr funktionieren...

Platonov schreibt über die Lokomotive wie über ein lebendiges Wesen – wie Ju. Levin (1998 : 417) zeigt, hat das “Beseelen“ der Lokomotive und mit ihr eine ganze Reihe der „unbeseelten Gegenstände“ ein konkretes Ziel – es vermittelt ihrem Sein eine gewisse existenzielle Sehnsucht, Hoffnungslosigkeit und Vereinsamung:⁵⁰²

Паровоз стоял великодушный, громадный, тёплый на гармонических перевалах своего величественного тела.⁵⁰³

Die Lokomotive stand so großherzig, so riesig und warm auf den harmonischen Wellen seines prächtigen Körpers.

...всё видели и вынесли паровозы, а теперь залегли в смертном обмороке в деревенские травы, неуместные рядом с машиной...⁵⁰⁴

... Alles haben die Lokomotiven gesehen und ertragen, aber jetzt lagen sie in tödlicher Ohnmacht im Gras der Dörfer, das neben der Maschine so unpassend ist...

Вася направился с фонарём к паровозу, потому что машине было трудно и он хотел побыть около неё, словно этим он мог разделить её участь.⁵⁰⁵

Vasja ging mit der Laterne zur Lokomotive, da es der Maschine schwer zumute war, und er wollte ein bisschen bei ihr bleiben, als ob er ihr Schicksal teilen könnte.

Слышно было, как паровоз в голове поезда бился в тяжелой работе.⁵⁰⁶

Man hörte, wie die Lokomotive am Anfang des Zuges in schwerer Arbeit kämpfte.

Стоит очередь больных паровозов — иные без дышел, иные без тендеров и т. д.⁵⁰⁷

Da steht eine Schlange von kranken Lokomotiven – manche ohne Deichsel, manche ohne Tender etc.

Свисток паровоза, тонкий, далекий, разрываемый ветром движения, раздался в лесах и в тумане, как жалобный голос бегущего измученного человека.⁵⁰⁸

Der dünne, ferne, vom Wind der Bewegung zerrissene Lokomotivenpfiff, wie die klagende Stimme eines laufenden leidenden Menschen, ertönte in den Wäldern und im Nebel.

Die Anthropomorphismen sind hier nicht zufällig gewählt – sie sind ganz programmatisch, wie die folgenden Zeilen aus dem Artikel *Da svjatitsja imja tvoe* (*Heilig sei dein Name*, 1920) veranschaulichen:

⁵⁰² Vgl.: Платоновский «стихийный» (или «наивный», или «народный») экзистенциализм касается не только человеческого бытия, но и бытия предметного. Это своего рода панэкзистенциализм. Одушевленность узуально неодушевленных предметов, от палых листьев до звезд или паровозов, не говоря уже о животных и птицах, — инвариант платоновского мира; но одушевляет их Платонов именно для того, чтобы сообщить их существованию экзистенциальную тоску, безысходность и сиротство, — и в результате весь Космос оказывается проникнут ими.

Platonovs „spontaner“ (oder „naiver“, oder „Volks-“) Existenzialismus betrifft nicht nur das menschliche Sein, sondern auch das Sein der Gegenstände. Das ist eine Art Panexistenzialismus. Die Beseelung der ursprünglich unbeseelten Gegenstände, vom welken Laub bis zu den Sternen und Lokomotiven, geschweige von Tieren und Vögel, ist eine Invariante der Welt Platonovs; Platonov beseelt sie aber, um ihrem Sein die existenzielle Schwermut, Auswegslosigkeit und Waisheit zu verleihen, wobei der ganze Kosmos ist von ihnen durchdrungen.

⁵⁰³ А. Платонов (1), *Чевенгур*, стр. 37.

⁵⁰⁴ А. Платонов (3), *Сокровенный человек*, стр. 139.

⁵⁰⁵ А. Платонов (4), *Корова*, т. 3, стр. 244.

⁵⁰⁶ Ebd., S. 244.

⁵⁰⁷ А. Платонов (7), либретто *Машинист*, стр. 137.

⁵⁰⁸ А. Платонов (2), *Среди животных и растений*, стр. 369.

Машина трудом создана и труд производит. Она не только брат наш – она равна человеку, она его живой удивительный и точный образ.

Die Maschine ist durch Arbeit geschaffen worden und schafft Arbeit. Sie ist nicht nur unser Bruder – sie gleicht dem Menschen, sie ist sein wunderbares und präzises Abbild.

Ein Waggon ohne Lokomotive ist etwas Statisches, Alterndes, etwas, das zerfällt, sich zerstreut, das sich langsam in Staub verwandelt. Beim Ankoppeln gibt die Lokomotive dem Waggon einen Sinn, verklärt ihn, sie transformiert den Staub in jugendliches Pulver, in Energie, Kraft und Explosion. Die arbeitende Maschine gewinnt an Sexualität; der Sex bei Platonov ist mechanisch, die Mechanik – sexuell. Wenn der Maschine anthropomorphe Züge verliehen sind, wird der Mensch oft mit der Maschine verglichen:

Гопнер изумлённо посмотрел на Луя, как на машину, требующую капитального ремонта.⁵⁰⁹

Gopner schaute aufmerksam auf Luj wie auf eine Maschine, die eine gründliche Reparatur brauchte.

Каждый человек должен иметь свою паровую машину жизни...⁵¹⁰

Jeder Mensch sollte seine eigene Dampfmaschine des Lebens haben...

In Platonovs Vergleich „Körper als Mechanismus“ dominiert der Körper, der unter dem Zeichen des Sakralen funktioniert, über das Mechanische; die Lokomotive gleiche somit dem Körper aufgrund seiner Homologie, ihre Bewegung erzeugt Erhitzung, wie Scharniere brauchen die Gelenke Fett – das Äquivalent des Maschinenöls:

Машина резко и часто отсекала пар, и слышен был гулкий поток воздуха от трения бегущего тела паровоза.⁵¹¹

Die Maschine stieß den Dampf hastig und oft aus, und man hörte den lauten Luftstrom, der von der Reibung des laufenden Körpers der Lokomotive entstand.

Der „Körper“ der Lokomotive nimmt, in Platonovs Beschreibung, anthropomorphe Formen an, er ist erfüllt von bebender, von vorwärtsdrängender Kraft und er ist ein „zartes und geheimnisvolles“ Werk, eine „Summe von Leben“ und Gegenstand aller menschlichen Leidenschaft – letztlich: ein weibliches Wesen von höchster (weil mechanischer) Vollkommenheit. Nur die Auserwählten, die Lokführer und die Mechaniker können sich mit den Lokomotiven unterhalten und hören, was sie antworten. Nur für Platonovs Meister aus *Čevengur* konnten die „grobe Menschen und zarte Lokomotiven“ („грубые люди и нежные паровозы“) existieren, nur in seinem Helden konnte die Ansicht des Lokomotivenfriedhofs solche Leiden und Schmerz evozieren, wie entstellte menschliche Leichen, nur er konnte sagen, dass es „beim Menschen heilen wird, aber nicht bei einer Schwelle“ („на человеке заживёт, а на рельсе нет“). Nur sein alter Lokführer konnte mit „weinenden Augen die Lokomotiven beobachten“ und nur dann kurz mit den Menschen sprechen, „falls die

⁵⁰⁹ А. Платонов (1), *Чевенгур*, стр. 228.

⁵¹⁰ Ebd., S. 327.

⁵¹¹ S. 64.

Lokomotive sein Herz und seine Gedanken nicht beschäftigte“,⁵¹² nur sein Eisenbahner (Fëdor in *Fro*) konnte die Stromspannung als eine persönliche Leidenschaft spüren. Die politische Frage, wer im Bürgerkrieg siegen sollte, ließ sich für Foma Puchov wie selbstverständlich aus der Sicht des Lokomotivenbaus lösen:

[Пухов] если и чувствовал что-нибудь такое, то знал, что нынче надо победить как раз рабочим, потому что они делают паровозы и другие научные предметы, а буржуи их только изнашивают.⁵¹³
[Puchov] auch wenn er etwas Ähnliches fühlte, dann wusste er, dass heute ausgerechnet die Arbeiter siegen sollten, weil sie die Lokomotiven und die anderen wissenschaftlichen Dinge erbauen, und die Bourgeoisie sie nur verdirbt.

Ein anderes Phänomen - der feste Zusammenhang zwischen der Lokomotive und der Stimme bzw. des Lieds der Lokomotive oder einfach eines nicht-mechanischen Schalls - ist zu beobachten: Die Lokomotiven Platonovs sind oft singende, schreiende oder weinende Wesen:

Паровоз курьерского поезда, удалившись, **запел** в открытом пространстве на расставание...⁵¹⁴
Beim Verschwinden fing die Lokomotive eines Kurierzuges an, im offenen Raum zum Abschied zu **singen**.

Как же ты пальца-то не услышал! Ведь он **стонал и кричал** перед тем, как ему повернуться в гнезде!⁵¹⁵
Wie konntest du doch, den Bolzen nicht gehört zu haben! Er hat doch **gestöhnt und geschrien**, bevor er sich in der Fassung gedreht hat.

Паровоз **крикнул**, машинист открыл весь пар, а Пухов передвинул оба рычага, опуская щит с ножами и развёртывая крылья.⁵¹⁶
Die Lokomotive **schrie auf**, der Lokführer ließ den Dampf ab, Puchov hat beide geschoben, nahm das Schild mit Messern ab und spannte die Kotflügel auf.

Я, бывало, когда что стукнет лишнее в паровозе на ходу, что-нибудь только **запоёт** в ведущем механизме – так я концом ногтя не сходя с места чувствую, дрожу весь от сострадания, на первой же остановке дефект губами найду, вылижу, высосу, кровью смажу, а в тёмную не поеду...⁵¹⁷
Es passierte mir, wenn etwas Falsches in der Lokomotive beim Lauf kracht, etwas anfängt, im Antriebsmechanismus zu **singen**, brennt es mir in den Nägeln, ohne mich von meiner Stelle bewegt zu haben, fühle ich, zittere vom Mitleid, beim ersten Halt finde ich den Fehler mit Lippen, schlecke aus, sauge aus, schmiere mit meinem Blut ein, aber fahre nicht im Ungewissen...

Паровоз, **сопя** гущей своих мирных сил, медленно осаживал вагоны, полные общественных веществ...⁵¹⁸
Die Lokomotive, all ihre friedlichen Kräfte **schnaufend**, bestürmte langsam die Wagen voller Gesellschaftssubstanzen...

Машина опять **закричала, запела, заплакала** в темную ночь зимы, грозя и жалуясь.⁵¹⁹
Die Maschine hat wieder, als ob sie der dunklen Nacht des Winters drohte oder sich bei ihr beklagte, **geweint, gesungen, geschrien**.

⁵¹² Следя плачущими глазами за паровозами. [...] ...он любил быть с дочерью или с другим человеком, когда паровоз не занимал его сердца и ума, и «побеседовать кратко о душевных интересах»...
(А. Платонов (2), *Фро*, стр. 390.)

Wenn er mit weinenden Augen die Lokomotiven beobachtete... [...] Er verbrachte gern Zeit mit seiner Tochter oder anderen Menschen, wenn sein Herz und seine Gedanken nicht mit der Lokomotive beschäftigt waren, mochte er auch „sich kurz über die inneren Interessen unterhalten“.

⁵¹³ А. Платонов (3), *Сокровенный человек*, стр. 148.

⁵¹⁴ А. Платонов (2), *Фро*, стр. 389.

⁵¹⁵ А. Платонов (1), *Чевенгур*, стр. 18-19.

⁵¹⁶ А. Платонов (3), *Сокровенный человек*, стр. 98.

⁵¹⁷ А. Платонов (1), *Чевенгур*, стр. 18.

⁵¹⁸ А. Платонов (4), *Государственный житель*, т. 1, стр. 96.

⁵¹⁹ А. Платонов (5), *Бессмертие*, стр. 743.

Die Eisenbahn- bzw. Lokomotivenkatastrophe lässt sich als ein *rite de passage* lesen, sie tritt aber als eine geistige Prüfung, gewisse Initiation nur für denjenigen Menschen auf, der versucht, die Maschine und die Menschen zu retten (vgl. *V prekrasnom i jarostnom mire* (*In der schönen grimmigen Welt*), *Na zare tumannoj junosti* (*Im Morgendämmer der Jugend*), *Sredi životnych i rastenij* (*Unter den Tieren und Pflanzen*), *Žena mašinista* (*Die Frau des Lokführers*)). Durch die Selbstaufopferung und den symbolischen Tod erlangt der Protagonist das „Bewusstsein“ und die Unsterblichkeit – wie Olga am Ende der Erzählung *Na zare tumannoj junosti*:

Она долго и терпеливо болела, но умереть не могла, - Ольга выздоровела, стала жить живёт до сих пор.⁵²⁰

Sie war lange und geduldig krank, sterben aber konnte sie nicht, - Olga ist wieder gesund geworden, hat angefangen zu leben und lebt heute noch.

Platonovs Eisenbahnkatastrophen verlaufen alle nach einem Schema – derjenige, der diese Katastrophe provoziert (bewusst oder unbewusst), ist im Moment des Entgleisens bzw. des Umstürzens des Zuges abwesend; im Zug voller Menschen wird nur einer initiiert, nämlich derjenige, der der Lokomotive treu bleibt, sie zu retten versucht und dabei bewusst sein Leben aufs Spiel setzt; die „blinden“ Passagiere, wenn sie die Katastrophe überleben, bleiben nach wie vor „unbewusst“.

Einen Fall für sich bildet die Erzählung *V prekrasnom i jarostnom mire / Mašinist Mal'cev* (*In der schönen grimmigen Welt / Der Lokführer Mal'cev*), in welcher der Protagonist den Weg der Initiation ohne Eisenbahnkatastrophe geht (sie wird vom Mechaniker in letzter Sekunde abgewandt). Mal'cev erblindet beim Gewitter und ist gleichzeitig der Initiierte und der Urheber der Katastrophe. Seine Blindheit bildet eine Analogie zu dem Abstieg in die Hölle, in das Totenreich - sein Leben „endet“ ohne Lokomotiven. Der Tod auf Zeit wird durch seine Rückkehr in die Familie und zu seiner Frau hervorgehoben. Die Auferstehung – das Erlangen des Augenlichtes - fällt mit der Rückkehr zur Lokomotive zusammen.

Die Analyse von Platonovs Werk bis zur Mitte der 1920er Jahre ergibt in Bezug auf das Lokomotiven-Thema folgende Merkmale:

- Die „Eisenbahnmenschen“, die in einem unmittelbaren Kontakt zu der Lokomotive stehen, bilden eine Elite der arbeitenden Klasse. Der Übertritt in diese höhere Klasse bzw. das Beherrschen der Maschine ist nur unter bestimmten Bedingungen (Verzicht auf das Sexuelle, auf die Familie) möglich.
- Die „Maschinen-Menschen“ weisen eine extraordinary Kenntnis der Maschine, die sie als ein lebendiges Wesen, als einen leidenden Körper verstehen, auf.

⁵²⁰ А. Платонов (4), *На заре туманной юности*, т. 2, стр. 229.

- Sowohl dem Körper der Lokomotive, als auch ihrem Lärm werden anthropomorphe Züge zugeschrieben.

- Die Eisenbahnkatastrophe wird als *rite de passage* interpretiert; die Initiation betrifft nur den Lokführer bzw. die Person, die im Moment des Entgleisens seine Funktion übernimmt.

Diese Merkmale sind in herabgesetzter Form einer postmodernen Travestie, die auf frappierende Weise mit den stilistischen Mitteln ihres Vorbildes übereinstimmt, an entscheidenden Stellen aber von ihr abweicht, und zwar entsprechend der prozentual-genetischen Abweichung ihres „Verfassers“ vom jeweiligen Ursprungs-Objekt, d.h. im Fall von Platonov-3 um zwanzig Prozent, in V. Sorokins *Predpisanie* (dem im Skript-Prozess eines geklonten Modells von Andrej Platonov entstandenen Text) zu finden. Die Funktionsweise vom *lomtevoz* („Häcksels-Lokomotive“) – eines technischen Simulakrums des platonovschen Lokomotiven-Motivs und des mit ihm verbundenen „Empfindens der Revolution“ - ist vom Klassenkampf bedingt, und die Körperteile der Feinde der Revolution sind der Brennstoff für die Maschine – eine fiktionale Variante der „Lokomotive der Geschichte“:

— На чьих ломтях идем? — поинтересовался другой безногий. — Чай, на каппелевцах?

— На офицеры нынче далеко не угонишь! — урезонил его Бубнов. — Они свой белый жир на лютом страхе сожгли! С их костей срезать нечего!

— Стало быть, на буржуях прем? — оживился инвалид.

— На них! — крикнул Бубнов.

— А я одна из Костромы в Ярославль на тамошних кулацких ломтях ехал! — продолжал инвалид, с сочувствием подползая к ревушей топке. — Еще когда при ногах был! Так мы сто верст за полчаса сделали! Пар на версту свистел! Вот что значит — отъевшийся класс!⁵²¹

- Womit fahren wir denn da? - erkundigte sich der andere ohne Beine. - Stücke von Kappel-Offizieren?

- Mit Offizieren kommst du heutzutage nicht mehr weit! - klärte Bubnov ihn auf. - Denen ist ihr weißes Fett in panischer Angst verbrannt! Von ihren Knochen gibt es nichts mehr abzuschneiden!

- Also verfeuern wir wohl Bürgerliche? - Der Invalide wurde lebhaft.

- Ganz genau! - schrie Bubnov.

- Ich bin mal mit Kulakenstücken von Kostroma nach Jaroslavl gefahren! - erzählte der Invalide weiter und kroch teilnahmsvoll näher an die brüllende Feuerung heran. - Das war, als ich meine Beine noch hatte! Da haben wir hundert Werst in einer halben Stunde geschafft! Volle Fahrt voraus! Da kann man mal sehen, was das heißt — die vollgefressene Klasse!

Der Lokführer Bubnov kann sich wie Platonovs „Eisenbahnmenschen“ ohne Maschine ein Leben nicht vorstellen, sein Gehilfe Zažogin versteht sich als Teil des Mechanismus, der nach dem ursprünglichen Muster mit Anthropomorphismen geschildert wird:

Зажогин стал кидать намащенные ломти в остывающую топку. Ломти затрещали, удивляя нутро раненого ломтевоза неожиданным теплом. Прошло немного медленного времени, ломтевоз тронулся и тихо покатил. Освоившиеся инвалиды перекрикивались друг с другом через бессловесно работающий металл.⁵²²

⁵²¹ В. Сорокин (2), *Голубое сало*, стр. 60.

⁵²² Ebd., S. 63.

Zažogin warf in Öl getauchte Stücke in die erkaltete Feuerung. Die Stücke fingen an zu knacken und überraschten das Innere der kaputten Lok mit unerwarteter Wärme. Nach einer kurzen, langsamen Zeit setzte die Häcksels-Lok sich in Bewegung und geriet langsam ins Rollen. Die Invaliden hatten sich eingearbeitet und unterhielten sich schreiend über das stumm arbeitende Metall hinweg.

Das Leiden des „Maschinenmenschen“ Zažogin wird dagegen in technischen Termini beschrieben – sein Schrei ähnelt „dem überhitzten Dampf im geschlossenen Kessel“ („перегретый пар в закрытом котле“).

Mit dem Entgleisen des *lomtevoz* hört der Klassenkampf auf – das bürgerliche Fleisch hat sich nicht in den proletarischen Dampf transformiert:

Рядом с ногами машиниста валялся несожженный ломоть буржуазной плоти, так и не превратившийся в пролетарский пар.⁵²³

Neben den Beinen des Maschinisten lag ein nicht verbranntes Stück bourgeoisen Fleisches, das sich tatsächlich nicht in proletarischen Dampf verwandelt hatte.

Ab der Mitte der 1920er Jahre sind anti-utopische, anti-technokratische Ideen mit politischem Hintergrund bei einer Reihe junger Autoren zu konstatieren (vgl. Bulgakovs *Sobač'e serdce* (*Hundeherz*), Olešas *Zavist'* (*Der Neid*), Pil'njaks *Povest' nepogašennoj lunny*); das „Lokomotiven-Thema“ bei Platonov, der in die Polemik gegen die eigenen frühen philosophischen Deklarationen einstimmt, erlebt eine wesentliche Revision: Nach 1926 hegt er über die Idee der Wiedergeburt des Menschen durch die Revolution-Lokomotive, über den Verzicht auf das Sexuelle und Persönliche Zweifel. Es ist kein Zufall, dass in *Čevengur* die am meisten „technokratisch“ gesinnte Figur durch Verschulden der Maschine ums Leben kommt (vgl. Kommentar von E. Jablov, 2001 : 87), und dass der Roman selber mit einer Eisenbahnkatastrophe („на разломе профиля дороги“, „an der Bruchstelle des Bahnprofils“), d. h. im Moment der historischen Umwälzung beginnt: Die Lokomotive - Symbol der Revolution – stößt mit einer anderen Lokomotive, die auf dem selben Gleis in die entgegengesetzte Richtung fährt, zusammen. M. Geller spricht vom symbolischen bzw. „prognostischen“ Charakter der Anfangsepisode in *Čevengur*: Saša Dvanov, nachdem er sich der Revolution anschließt, erlebt schon auf der ersten Etappe seiner Reise eine Katastrophe.

Als er die Eisenbahnwelt verlassen hat, äußert Saša Dvanov der mechanistischen Weltansicht gegenüber Einwände, die der Stimme des impliziten Autors sehr nah sind:

Здесь Фёдор Фёдорович, ведь не механизм лежит, здесь люди живут, их не наладишь, пока они сами не устроятся. Я раньше думал, что революция – паровоз, а теперь вижу – нет.⁵²⁴

Hier, Fëdor Fëdorovič, liegt doch nicht ein Mechanismus, hier leben die Menschen, man kann sie nicht in Ordnung bringen, bis sie sich selber nicht einrichten. Ich dachte früher, die Revolution sei eine Lokomotive, aber jetzt sehe ich, dass es falsch ist.

⁵²³ Ebd., S. 67.

⁵²⁴ А. Платонов (1), *Чевенгур*, стр. 327.

Gegen Ende der 1920er Jahre ist das Lokomotiven-Motiv radikal umbewertet; diese „Umorientierung“ ist mit dem neuen Verhältnis zu Staat und Staatlichkeit verbunden. Der Mechanismus wird zum staatlichen Attribut, es findet ein Prozess der Entfremdung statt, der Mechanismus ist nicht mehr an den Menschen gebunden, der ihn kreiert hat, sondern er ist ab sofort Teil der staatlichen Kraft und transformiert sich in sein Gegenteil – in den seinem Schöpfer gegenüber feindlichen Automaten. In *Gosudarstvennyj žitel'* (*Der Staatsbewohner*) ist die Eisenbahn immer noch anthropomorph, lebt aber unabhängig vom Menschen, sie ist das Paradebeispiel des staatlichen Automatismus. Die Sorgen von Pötr Evseevič um die Lokomotive werden durch seine Rolle als „staatlichen Bewohner“ bestimmt – die staatliche Maschine, hier die Lokomotive, soll fehlerlos automatisch funktionieren:

Сейчас Петр Евсеевич несколько волновался за паровоз, который с резкой задыхающейся отсечкой пара, [...] взволакивал какие-то грубые грузы на подъем.

Петр Евсеевич остановился и с сочувствием помощи вообразил мучение машины, гнетущей вперед и на гору косность осадистого веса. [...] "И что это делается, господи боже мой!" - горестно поник Петр Евсеевич и энергично отправился на вокзал – рассмотреть происшествие.

Паровоз дал три свистка, что означает остановку, а на вокзале Петр Евсеевич застал полное спокойствие. Он сел в зале третьего класса и начал мучиться: "Где же тут государство? - думал Петр Евсеевич. - Где же тут находится автоматический порядок?"⁵²⁵

Jetzt machte sich Pötr Evseevič etwas Sorgen um die Lokomotive, die sich beim abrupten Anstoßen des Dampfes erstickte, [...] und irgendwelche grobe Güter bergauf hoch schleppte.

Pötr Evseevič hielt an und stellte sich mit Mitgefühl der Hilfe vor, wie die Maschine unter der Starrheit der großen Last beim Hochfahren litt. [...] „Mein Gott, was soll es?“ – neigte sich Pötr Evseevič traurig und begab sich energisch zum Bahnhof, um das Ereignis genau anzuschauen.

Die Lokomotive piff dreimal, was dem Stoppzeichen entsprach, aber im Bahnhof fand Pötr Evseevič eine gleichgültige Ruhe. Er nahm im Wartesaal dritter Klasse Platz und fing an zu leiden: „Wo ist hier der Staat?“, dachte Pötr Evseevič. „Wo versteckt sich hier die automatische Ordnung?“

Um diese Zeit tauchen in Platonovs Werken neben dem Motiv des „Holzwegs“ diverse räumliche Aberrationen auf – Saša Dvanov fährt mit der Eisenbahn in die Richtung, die der „richtigen“ im geographischen Raum entgegengesetzt ist, so dass der Lokomotivenbewegung ein zielloser, absurder Charakter verliehen wird, gleichviel, ob man die Lokomotive als konkretes Fahrzeug oder als ein Symbol interpretiert. Vielsagend ist das am Waggon hängende Plakat „Sowjetischer Transport ist der Weg für die Lokomotive der Geschichte!“ („Советский транспорт – это путь для паровоза истории!“) Sein Text impliziert die Vorstellung einer ziellosen Bewegung ohne jeglichen Nutzen:

Он представил себе хороший паровоз со звездой впереди, едущий порожняком по рельсам неизвестно куда.⁵²⁶

Er stellte sich eine gute Lokomotive mit dem Stern vorne vor, die auf den Gleisen leer, in unbestimmter Richtung fährt.

Ein Kapitel für sich bildet Platonovs Versuch einer Synthese des sozialen Auftrags mit dem programmatischen Ideentext: 1936 arbeitet er an dem von Kaganovič bestellten Sammelband

⁵²⁵ А. Платонов (4), *Государственный житель*, т. 1, стр. 96.

⁵²⁶ А. Платонов (1), *Чевенгур*, стр. 98.

über die Eisenbahner. Die entstandene Erzählung *Bessmertie (Unsterblichkeit)* ist ein sehr ambivalenter Text, in dem das Bildnis des idealen Kommunisten (zwar nicht als Narren in Christo, sondern als Narren in der Revolution) mit der ausgesprochen „im Zeitgeist“ geschriebenen zentralen Szene – dem Anruf des eisernen *narkom* (Volkskommissars) - koexistieren. Ihr Protagonist, der Bahnhofsvorsteher Emmanuil Levin ist ein selbstloser Mensch, ein *podvižnik*, der unendlich unter der Unvollkommenheit, die die Sache des Kommunismus verzögert, leidet. Platonovs Kommunist erwacht beim „Weinen“ der Lokomotive und versucht die Leiden der Maschine zu mildern, er sieht seine Aufgabe im beständigen Erwärmen des Nächsten durch seinen Atem,⁵²⁷ um somit seine Wichtigkeit fühlen zu lassen und den Trost und die Wärme in Form von ehrlichem Leben und Arbeit zurückzugeben (hier handelt es sich um eine mögliche Allusion auf die Paulus Briefe "ибо сеется тело душевное, восстает же тело духовное", „der seelische Körper wird gesät, aufwachsen wird aber der geistig Körper“). Die Unsterblichkeit soll dabei durch die selbstlose Arbeit bzw. durch die Selbstauflösung, Selbstaufopferung im Namen des Kollektivs erreicht werden, - wie der biblische Korn soll man sterben und den anderen das Leben geben.

In *Bessmertie* taucht zum ersten Mal in Platonovs Werk eine reelle Person auf, und zwar Lazar' Kaganovič, der Volkskommissar für das Verkehrswesen: Dieser ruft den „kleinen“ Bahnhofsvorsteher in der Nacht an und bittet ihn, schlafen zu gehen, weil er sich im fernen Moskau Sorgen macht, dass sein Untergebener an Erschöpfung stirbt. Beide Herzen, das des einfachen Parteimitglieds und das des hohen Parteibeamten schwärmen für das Eine, - dass die Menschen neu „erdacht werden sollten“, beide sind darum besorgt, dass die Menschen sich an die Abwesenheit des Kommunismus gewöhnen und sich selbst und den anderen gegenüber gleichgültig werden:

Вы почему так скоро подошли к аппарату? Когда вы успели одеться? Вы что - не спали?.. [...] Люди ложатся спать вечером, а не утром... Слушайте, Эммануил Семенович, если вы искалечите себя в Перегоне, я взыщу, как за порчу тысячи паровозов. Я проверю, когда вы спите, но не делайте из меня вашу няньку...

- В Москве сейчас тоже, наверное, ночь, Лазарь Моисеевич, - тихо произнес Левин...

Каганович понял и засмеялся... Нарком спросил, чем ему надо помочь...

- Вы уже помогли мне, Лазарь Моисеевич...⁵²⁸

Wie konnten Sie so schnell zum Apparat kommen? Wann hatten Sie Zeit, sich anzuziehen? Haben Sie nicht geschlafen?.. [...] Menschen gehen am Abend schlafen, nicht am Morgen... Hören Sie mir zu, Emmanuil Semënovič, wenn Sie sich in Peregon zum Krüppel machen, werde ich Sie so bestrafen, wie im Fall des Verlustes von Tausend Lokomotiven. Ich werde mal prüfen, wann Sie schlafen, aber machen Sie aus mir keine Amme...

- In Moskau ist es jetzt vielleicht auch Nacht, Lazar' Moiseevič...

⁵²⁷ ...нужно постоянно, непрерывно согревать другого человека своим дыханием, держать его близко, чтобы он не мертвел, чтобы он чувствовал свою необходимость... (А. Платонов (5), *Бессмертие*, стр. 748) ...man soll den anderen Menschen ständig, unaufhörlich durch den eigenen Atem erwärmen, ihn in seiner Nähe halten, damit er nicht abstirbt, damit er seine Wichtigkeit fühlt...

⁵²⁸ А. Платонов (5), *Бессмертие*, стр. 754.

Kaganovič hat verstanden und fing an zu lachen... Der Volkskommissar fragte, wie er ihm helfen könnte...
- Sie haben mir schon geholfen, Lazar' Moiseevič...

Aus der Sicht der offiziellen Rezeption ist diese Erzählung beispiellos für Platonovs Schaffen: In einer festlichen Ausgabe von *Literaturnoe obozrenie* zum 20. Jahrestag der Großen Proletarischen Revolution zitiert G. Lukasch Emmanuil Levin mit den anderen Heiligen der Sowjetunion, sein Name steht in einer Reihe mit denen von Lubov' Jarovaja, Pavka Korčagin und Čapaev zusammen...

Nach dem offiziellen „Erfolg“ von *Bessmertie* arbeitet Platonov an seinem Drehbuch *Marfa* (spätere Version – *Vooduševlenie, Die Begeisterung*), in welchem L. Kaganovič unter dem Druck der schrecklichen Verantwortung, in der Atmosphäre der totalen Vereinsamung und der allgemeinen Unvollkommenheit vor der Kulisse der Eisenbahnwelt erscheint. Seine Aufgabe liegt weit ab von der sozialistischen Realität: Wie der Erlöser soll er das Sein vervollkommen, die Gerechtigkeit wiederherstellen und den weinenden Lokomotiven ihre Lokführer zurückgeben. Die Arbeit, Gerechtigkeit, Meisterschaft, Weisheit erhalten nur Sinn als Hypostasen der kosmischen Liebe, in der Elemente des Christentums und der Kommunismus gleichberechtigte Invarianten der richtigen Weltordnung sind.

15. Erziehung des neuen Menschen: Heroismus und seine Idealbilder

Мы рождены, чтоб сказку сделать былью...

(М. Герман, *Авиамарш*)

Wir sind geboren, um das Märchen zur Wirklichkeit zu verwandeln...

(M. German, *Aviamarsch*)

15. 1. Mythisierung der Revolution und „Politisierung der Ästhetik“

Zum Ausgangspunkt der meist verwendeten sowjetischen Metapher der 1920er - 1930er Jahre und zum Initialfunken für die Inszenierung, die dann mit einer ikonographischen Parade revolutionärer Zeichen fortfuhr, wurde die Aussage von K. Marx, die Revolutionen seien die „Lokomotiven der Weltgeschichte“.⁵²⁹ Die Beschleunigung von Geschichte, ja die Steigerung des Wandels ist in diesem Bild zentral, aber die Metapher zielt nicht auf die Schaffung von Neuem ab, denn dazu müsste eine „Verlegung neuer Gleise“ thematisiert werden. Für Marx sind Revolutionen unentbehrliche Faktoren des Fortschritts auf dem Wege zu mehr Gleichheit bzw. Freiheit. Technik wird jeweils nach Geschmack mal mit Produktivkräften, mal mit Produktionsverhältnissen gleichgesetzt. Später werden im Bezug darauf Formeln additiver Art produziert, die die Richtigkeit marxistischer Ansätze verdeutlichen, wie „Sozialismus = Elektrifizierung + Sowjetmacht“.

Die Revolution als einschneidendes Ereignis ist im Verlauf der Geschichte mythologisiert worden, d. h., sie wurde in historische Narrationen verwandelt, die verschiedene Funktionen haben. Zum einen wurde sie in Sowjetrussland zum zentralen Ereignis politischer Identität. Zugleich wurde durch die Mythisierung auch die Kontingenz "wegerzählt", denn die Revolution wurde als unausweichlich und notwendig dargestellt. Neben der retrospektiven Begründung gab es immer auch eine auf die Zukunft ausgerichtete Dimension, denn die Narration sollte wiederum handlungsermächtigend wirken; sie sollte - wo möglich - Chancen eines Beginns, eines Neuanfangs verdeutlichen - so wie H. Arendt es nennt, das "Pathos des Neubeginns" vermitteln.

⁵²⁹ K. Marx, *Klassenkämpfe in Frankreich, Ges. Werke*, Bd. 7, S. 85.

Aus anderem Erfahrungsgrund hat Walter Benjamin den Satz revidiert und unter Verwendung eines einschränkenden „vielleicht“ den marxistischen Begriff der Revolution umgedeutet, indem er ihn in einen „Griff nach der Notbremse“ des in apokalyptische Richtung reisenden Menschengeschlechts transformierte, vgl.:

„Marx sagt, die Revolutionen sind die Lokomotiven der Weltgeschichte. Aber vielleicht ist dem gänzlich anders. Vielleicht sind die Revolutionen der Griff des in diesem Zuge reisenden Menschengeschlechts nach der Notbremse“ (W. Benjamin, *Notizen zum Begriff der Geschichte*, I. 3., S. 1232).

Zwischen Marx und Benjamin liegt die Beschleunigung der technologischen Entwicklung. Nach Benjaminscher Sicht verbirgt sich in der Revolution der infernalische Aspekt einer Menschheit, die von Anbeginn vom richtigen Gleis abgekommen ist; „mosaisch“ gesprochen, aus dem ursprünglichen Paradies vertrieben wurde. Insofern liest sich die ganze Geschichte als Leidensgeschichte, als taumelndes Umherirren; Benjamin konterkariert Marx: „der Fortschritt, das So-weiter-Machen ist die Katastrophe.“ (Ebd., S. 1244).

Die Revolution proklamiert als Ziel Fortschritt und Freiheit, die Überwindung von Unterdrückung und Unmündigkeit und sie erscheint als Vollzug des geschichtlich Notwendigen, als Wechsel von der Herrschaft des Unrechts zu einer solchen der Vernunft und der Gerechtigkeit. Sie wird, gleichgültig, ob man sie ablehnt oder akzeptiert, als radikale Zäsur empfunden. Der Bruch mit den Traditionen und Einrichtungen der Vergangenheit wird intensiver wahrgenommen, als diejenigen Elemente, in denen sich die Beharrlichkeit älterer Überlieferungen und Mentalitäten dokumentiert.

Im Rahmen des neuen Weltbilds konsolidiert sich der an neuen sozialen Verhältnissen adaptierte (und nicht, wie es zu erwarten wäre, ganz neue) patriotische Diskurs: Die seit dem Ende des 18. Jhs. erarbeitete Phraseologie des „Vaterlands“ bzw. der „Heimat“ im Geiste des nationalen Romantismus ist, trotz des Zusammenbruchs des Russischen Imperiums und des ursprünglichen Mißtrauens gegenüber dem ganzen diskursiven Komplex (das Proletariat besitze keine Heimat, laut dem Manifest der kommunistischen Partei), nicht verworfen, sondern modifiziert und seit dem Ende der 1920er Jahre verstärkt worden. Das revolutionäre „Nomadentum“ der ersten postrevolutionären Jahre ist gescheitert und überließ den Platz dem friedlichen Bau des stalinistischen Staates, in welchem die ideologische Maschine eine Kompromissvariante anbot - nämlich die Bezeichnung der UdSSR als „Vaterland des Weltproletariats“. Unter den Narrativen, die den Diskurs „Rodina“ bildeten,⁵³⁰ bekam die „Pflicht vor dem Vaterland“ eine zentrale Rolle. Diese Pflicht bestand in der Verteidigung im Fall des Angriffs vom Feind und in der Arbeit für den Wohlstand während der Phasen des Friedens. In vielen Erscheinungen der Kultur der 1930er Jahre entsteht etwas qualitativ Neues, das weder in der revolutionären Epoche, noch in der Phase der Diktatur des Proletariats vorhanden sein könnte - im Diskurs über die Heimat entsteht der Mutterarchetypus.⁵³¹

Die Sichtbarkeit der Macht im Modus von Repräsentation und Selbstinszenierung hängt aufs Engste zusammen mit der Bereitstellung von Bildern und ihrer Wirkungsmacht. Das Potential des kulturell Unbewussten, d. h. bestimmte kulturelle Konstanten, Mythen usw. werden aktiviert und ausgebeutet. In der ästhetischen Theorie des Marxismus-Leninismus wird Kunst unter dem Titel „Politisierung der Ästhetik“ (W. Benjamin) auf die Funktion des Zweckes zurückgeführt. Die Unterordnung der Kunst unter die Parteilichkeit und ihre instrumentelle Funktion ist in der Formel der Kunst als „Waffe im Klassenkampf“ kodifiziert. Die Kunst und

⁵³⁰ Vgl. Klassifikation von I. Sandomirskaja (2001 : 51ff.)

⁵³¹ Vgl. bei H. Günther (1997 : 337-355).

die Kultur sehen sich auf das „Rädchen und Schraubchen im Mechanismus der Revolution“ reduziert, wenn nicht sogar depotenziert.

Der öffentliche Raum erlebt eine bedeutende Metamorphose: Das Land ist überzogen mit einem Netz aus Parolen, Losungen und Siegesmeldungen, die Straßen und Plätze sind umstellt von Plakatwänden mit den Aufgeboten und Selbstverpflichtungen der Stunde, Transparente an Häuserwänden melden den stürmischen Fortschritt, audio-visuelle Medien manifestieren den Sieg der marxistisch-leninistischen Lehre. Der erste Allunionskongress der Sowjetschriftsteller (1934) bestätigt den sozialistischen Realismus als einzig geltende Doktrin der Kunst. Die „Verstaatlichung der Literatur“ (H. Günther) ist damit abgeschlossen und der Dichter ist *hic et nunc* der „Ingenieur der menschlichen Seelen“. Sein schöpferisches Können, der originale Duktus seiner Sprache sowie sein formtechnisches Können müssen sich an das Kriterium „im Einklang mit der Epoche“ halten. Im Sinne einer modernen Ideokratie mit ihren Kulturfunktionären hat der Dichter auf das, was die Parteiideologie als „epochal“ verkündet, positiv psalmodierend zu reagieren und in sozial- und staatspädagogischer Absicht Hilfestellung zu leisten.

Der „Aufbau“ einer „neuen“ Gesellschaft und die Schaffung eines „neuen Menschen“ sind Kern des totalitären Programms; die Erfüllung der instrumentalischen Funktion wird zur Hauptaufgabe der Kunst. Damit keine ideologischen Fehler bzw. Abweichungen auftreten, erlangt die staatliche Kontrolle über den schöpferischen Prozess eine wichtige Rolle. Um diesen Vorgang zu optimieren werden nach dem Muster des technischen Diskurses das Sujet, die Protagonisten und die Handlung vorprogrammiert.

15.2. *Putëvka v žizn'*: Auf dem Weg von den Revolutionären zu den Wächtern

Nach der Machtergreifung im Oktober 1917 schafft sich die politische Elite, die Partei der *Bolševiki*, in einem lang anhaltenden Prozess der radikalen Umwälzung gesellschaftlicher Verhältnisse, im Rahmen der sozialistischen Kulturrevolution, eine neue soziale Elite - die parteiliche Aufmerksamkeit konzentriert sich dabei auf zwei Pole: auf die Jugend und auf die Vertreter der Aktivistenbewegung.

Dieser „Schöpfungsprozess“ entfaltet sich auf zwei Ebenen: der symbolisch-medialen und der empirisch-realen, wobei das Ganze unter dem Zeichen der prometheischen Kraft steht. Im künstlerischen Bereich sollen die Arbeiterfiguren dargestellt werden, die in der sozialen Referenz auch eine physische haben. Die Metapher vom „Erbauer der Zukunft“ stellt die Quintessenz des Mythos des Proletariats dar. Sie gibt der Partei die Selbstlegitimierung zum

politischen Handeln, die Parteimitglieder glauben an die Richtigkeit dessen, was sie tun, die Gewissheit, das historisch Richtige zu vollbringen, erklärt und motiviert die Tatsache, dass ihr Leben in den Dienst der Sache gestellt wird, also kurz: das Ziel ist im weltweiten Maßstab formuliert – die Emanzipation aller Erniedrigten und Beleidigten der ganzen menschlichen Gattung.

Nachdem die Presse von vielen Beispielen des Heldenmuts der Rotarmisten berichtete, sollen ab sofort die Arbeiter und Bauern die Errungenschaften der sozialistischen Revolution verteidigen; Lenin zufolge sollte jetzt die größte Beachtung dem Heldenmut an der Heimatfront im Hinterland gewidmet werden, u. a. sollte die Initiative der kommunistischen *subbotniks* eine bis jetzt unerhörte Tragweite erreichen. Ganz konkret gehört es zum Aufgabenkatalog der Arbeiterhelden, durch ihr Vorbild nicht nur Brigaden zu beflügeln und Aktivisten vor Ort zu motivieren, sondern auch für die Einhaltung des Planes zu werben. Diesen Figuren ist der Spagat aufgetragen worden, sowohl die alltägliche Gesetzmäßigkeit des Planes, wie die außer-alltägliche Willens- und Schaffenskraft des Einzelnen nicht nur im Wechsel zu propagieren, sondern in ihrer Person glaubhaft zu vereinen. Die Arbeiterhelden sind somit die denkbar besten Repräsentanten der Produktionspropaganda: Sie gelten als moralische Instanzen, welche den Plan beglaubigen, die Normen durchsetzen und zur überplanmäßigen Anstrengung im Interesse der Sache des Sozialismus anregen können. Im Kontext einer radikalen Umwälzung aller bestehenden Verhältnisse, die den Sieg des Kommunismus sichern soll, sei der Heroismus der Arbeiter von einer „unermesslichen“ Wichtigkeit: Der „Neue Mensch“ steht als finales Produkt dieser „Lebensrevolution“.

Das Massenmedium Film bildet einen überaus bedeutsamen Teilbereich der Agitation und Propaganda, denn die Kunst wird von der Partei politisiert und für ihre Zwecke instrumentalisiert. Der Film *Putëvka v žizn'* (*Das Rüstzeug für das Leben*) entsteht unter dem direkten Einfluss des Proletkult und ist auf dem Motiv der Utopie des besseren Lebens, d.h. der Erziehung des neuen Menschen und des Erhaltens der Industrialisierungsgüter, aufgebaut. In diesem ersten sowjetischen Tonfilm wird nahezu während des gesamten Films eine Eisenbahnlinie von den Zöglingen der Dzeržinskijs Besserungskolonie gebaut: Zur Hauptmetapher wird die Lokomotive - der Zug in die Zukunft -, die sich als Mythologem der großen Familie - des Kollektivs, - das hier auch ohne Frauen perfekt funktionieren kann, entfaltet.

Es war kein Zufall, dass ausgerechnet das Sujet von *Das Rüstzeug für das Leben* für den ersten sowjetischen Tonfilm ausgewählt wurde – mit diesem Film fing nicht nur die Transformation einer Art der Kunst in eine andere an, sondern auch die grundlegende

Modifizierung des sowjetischen Hauptmythos. 1931 gedreht, eröffnete er die neue Kultur, die V. Papernyj „Kultur-2“ nennt. *Das Rüstzeug für das Leben* wurde zum Meilenstein auf dem Weg von den Revolutionären zu den Wächtern – wie V. Pritulenko⁵³² betont, war dieser Film eine Antithese zum Kultfilm des vorigen Jahrzehntes - *Panzerkreuzer Potëmkin*. Auf dem Weg zur Erarbeitung des kulturellen Kodes der 1930er Jahre hat N. Ekk das Meer durch das Festland und das romantische Schiff durch eine in allen Hinsichten praktische Eisenbahn, die seit Nekrasovs Zeiten als Metapher des staatlichen Baus diente, ersetzt. Obwohl sich die Handlung in einer Besserungskolonie für elternlose Jugendliche abspielt, ist der Film keineswegs eine kinematographische Version des Bildungsromans, sondern der erste Sprössling aus der Reihe der „Betriebsfilme“. Hier wird der nach der Revolution verwüsteten Welt ein neues, von den parteilichen Demiurgen organisiertes Lebenssystem entgegengesetzt. Das Materielle erwies sich nach den postrevolutionären Erfahrungen wichtiger bzw. interessanter als die Menschen, die jetzt nach dem Neuanfang die Unordnung in die Ordnung transformieren sollten. Dies war einzig möglich mit dem umfangreichen Programm der Umorientierung, der Umerziehung, der Rückkehr von der revolutionären Zügellosigkeit zum disziplinierten Arbeitseifer,⁵³³ mit dem Verzicht auf das Spontane und seinem Ersatz durch Bewusstsein. Wenn die Zöglinge der Besserungskolonie das Amorphe, die Unbewusstheit repräsentieren, tritt der Schuldirektor - der Pädagoge - als Kulturheld, als Sieger über das Chaos, als Organisator der Massen - auf. Das Pathos von *Das Rüstzeug für das Leben* ist programmatisch für die Kultur der Stalinzeit, der Zuschauer ist der Zeuge der Transformation der bloßen Materie in das Fertigobjekt, d. h. in die Eisenbahn, die ihre Zöglinge in eine helle Ferne bringt.

15.3. Mythologem des „Härtens des Stahls“

Kurz nach der Revolution wird die junge proletarische Kultur von einem Ansturm der Schriftsteller mit der erwünschten Herkunft – „aus dem Volk“ – überfüllt: Schriftsteller mit vielversprechenden Koloritnamen wie Vesëlj, Pribludnyj, Golodnyj, Bespoščadnyj, Bezymenskij, Svetlov usw. sollten, im direkten Bezug auf den „Großmeister“ Dem’jan Bednyj im Dienste des ersten sozialistischen Staates das neue System rühmen. Die Auswahl

⁵³² Vgl. V. Pritulenko (1995 : 106).

⁵³³ V. Papernyj betont das Prinzip der binären Oppositionen in der russischen Kultur des 20. Jhs. (*Kultur-2*, 1985). „Kultur-1“ vernichtet die Vergangenheit im Namen des neuen Ideals (die 1920er Jahre), „Kultur-2“ akzeptiert die Vergangenheit und errichtet sich selber ein Denkmal, wobei sie sich der Muster der akzeptierten Kultur bedient (die 1930er Jahre). „Kultur-2“ ist nicht originell, da sie nur die Formen der Vergangenheit benutzt und sie mit neuen Inhalten füllt.

der Pseudonyme aus dem semantischen Feld „Armut / Obdachlosigkeit“ sollte noch einmal betonen, wer den Anspruch auf die Autorenschaft und das neue Wort in der Kultur haben darf und haben wird.

Der Dichter „aus der Menschenmenge“ transformiert sich in das Sprachrohr der durch ihn zur Welt gebrachten Menschen und Ideen; die Distanz zwischen dem Autor und dem lyrischen Ich schrumpft auf Null zusammen. Der Dichter löst sich in der Volksmasse auf und demonstriert beharrlich seine outrierte „Einfachheit“. Der Autor stirbt freiwillig im Namen des anonymen Lumpenkollektivs, allein seine Stimme wird als Stimme der totalitären Masse zu hören sein. Der Dichter sieht seine Aufgabe in der poetischen Bearbeitung parteilicher Dokumente und Resolutionen: Er ist das Sprachrohr des Zentralkomitees, so dass seine Dichtung eine rein utilitäre Funktion hat. Deswegen werden aus zweierlei Gründen Elemente der Alltagsrede seiner Rezipienten (der Arbeitermasse) in die Dichtung übernommen; um den Arbeitern das Verstehen der Dichtung zu erleichtern und um sich auf diese Weise zugleich mit ihnen zu solidarisieren. Wenn in der Dichtung der 1920er die revolutionäre Romantik im Vordergrund steht, verschiebt sich der Schwerpunkt in den 1930er Jahren mit Beharrlichkeit auf wiederholte Aufforderungen, den Feind (den Inneren und den Äußerer) zu bekämpfen:

Мы в трудовом сейчас бою, / Но, роя прошлому могилу, / В борьбе за будущность свою / Должны ковать
в родном краю / Оборонительную силу. [...]

Враги, они не спят ведь тоже, — / Из кузниц их чадит угар, / Их склады пахнут ядовито, / Они готовят
нам удар, / Вооружаясь неприкрыто...⁵³⁴

Wir haben jetzt die Arbeitsschlacht, / Wir heben das Grab für die Vergangenheit aus, / Dabei im Kampf um
unsere Zukunft, / sollen wir in der Heimat / die Wehrkraft stählen. [...]

Unsere Feinde, sie schlafen doch nicht, / Aus ihren Schmieden kommt der Rausch, / ihre Lager verbreiten den
giftigen Geruch, / Sie bereiten einen Schlag auf uns vor, / Indem sie sich ganz offen bewaffnen...

Der revolutionäre Mythos der handelnden Masse, die in heroischen Anstrengungen die Welt umgestaltet, semantisiert sich im offiziellen Diskurs des Mythologems vom „Härten des Stahls“. Der sowjetische Held ist ein Asket, der seinen Willen und seine Fähigkeit zu handeln in den Dienst der Partei stellt - seine Bereitschaft wird immer wieder auf unterschiedliche Weise geprüft. Diese „Reifeproben“ treten in alle Sphären seines Lebens auf, - selbst seine Selbstvervollkommnung und Aufopferung umgehen sie nicht. Im Rahmen der Heroisierung des sowjetischen Alltags wurden Texte geschaffen, in denen exemplarische, sowjetische Bürger (Erwachsene und Kinder) Heldentaten in allen möglichen Lebensbereichen (in der Arbeit, in der Schule, auf dem Lande, zu Hause) begehen – dabei sollen die Massenidentifikation mit dem Helden und die Mimesis im Dienste des Erfüllens von staatlichen Aufgaben stehen. Somit werden alle Lebenssphären zum Kampfareal, in welchem Feldzüge und siegreiche Schlachten stattfinden. Die Menschen des neuen Typus gewinnen

⁵³⁴ Д. Бедный, *Даём!*, т. 4, стр. 179.

eine entscheidende Schlacht - nicht mehr auf militärischem Terrain, wie ihre Vorbilder in den Texten des Bürgerkriegs und der frühen Nachkriegszeit, sondern in den Bereichen des ökonomischen, sportlichen oder wissenschaftlich-technischen Fortschritts. Sie werden als Mustermenschen und damit als Idealtypus des "neuen Menschen" präsentiert. Ein neuer Themenkomplex wird umfänglich herausgearbeitet: Enthaltensamkeit, Verzicht auf privates und intimes Leben zugunsten des Aufbaus der neuen Welt und die Bereitschaft, sich selbst und seine Nächsten dem sozialistischen Staat zu opfern. Liebe existiert also im absoluten Hintergrund von Traktoren und der Planwirtschaft und kann bzw. soll jederzeit geopfert werden, sobald die sozialistische Heimat dies fordert.

Um die Mitte der 1930er Jahre wird N. Ostrovskijs Roman *Kak zakaljalas' stal'* (*Wie der Stahl gehärtet wurde*) zur verbindlichen Norm der neuen Literatur erhoben. Das ganze Leben des Protagonisten verläuft in der unmittelbaren Nähe der „Schienenwelt“: nach dem Schulausschluss arbeitet Pavka im Bahnhofsbuffet, danach als Komsomolze in den Eisenbahnwerkstätten und später ist er am Bau der zum Mythos gewordenen Eisenbahnlinie nach Bojarka beteiligt. In diesem Roman werden herkulische Anstrengungen gemacht, als die Partei den Bau der Eisenbahn zwischen Kiev und Bojarka in rekordähnlicher Frist fordert. Ostrovskijs Roman transformiert sich in eine Chronik unablässiger Mühsal, jedoch nicht in Form von Plackerei, sondern mit begeisterter Mühe. Das Losungswort der Sowjetjugend – „Uns gehört die Zukunft“ – klingt ständig, in der stark Besitz betonenden Haltung, die an den Tag gelegt wird, durch - in der Nicht-Achtung körperlicher Entbehrungen und Beschwerden, sowie in bewusster Solidarität mit den Arbeitskameraden.

In seiner exemplarischen Analyse von N. Ostrovskijs Roman hat H. Günther (1993), unter zusätzlicher Berücksichtigung der Gattungstradition der Heiligenvitae, ein vierstufiges Entwicklungsmodell skizziert, um an dessen konkretem Beispiel den Prozess der „moralisch-ideologischen Stählung als Übergang von der Spontaneität (*stichijnost'*) zur Bewusstheit (*soznatel'nost'*)“ zu verdeutlichen. Im zweiten (Korčagin als „Schüler der Partei) und im dritten Stadium (Korčagin selbst als „Erzieher“ und Vorbild) verläuft die Vita des ersten sowjetischen Heiligen in unmittelbarer Nähe der Eisenbahn – die Eisenbahn ist gleichzeitig die Stätte seiner Prüfung und die Frucht seiner Tätigkeit im Namen der Weltrevolution.

Wie der Stahl gehärtet wurde kombiniert in sich Elemente der Predigtrethorik (typisch für die Hagiographie) und der Beichte (die in den agiographischen Texten erst nach der Vita von Avvakum erschien); die Predigtintention Ostrovskijs wird von seiner schriftstellerischen Identifikation bedingt. Der Roman ist nicht mehr Artefakt der Literatur, sondern er transformiert sich in einen aktiven Mechanismus, in ein Medium, das dem Leser eine Reihe

ideologischer, mythologischer und lebensbestimmender Ideen vermitteln soll. Der ganze Textkorpus bildet eine Sammlung von Predigten zu verschiedenen Lebensaspekten eines Bolschewiken, das Buch selber mit seinen millionenhaften Auflagen wird bald zum „Lehrbuch des Lebens“. Der Roman sieht wie ein von Ostrovskij erwähnter Agitationszug aus dem Jahr 1918 aus – alle „Lebensstationen“ des Protagonisten sind die *apophthegmata patrum* zu nur auf den ersten Blick verschiedenen Themen, eine beharrliche Propaganda der Idee des „neuen“, des „richtigen“ (im Gegensatz zu dem traditionell „lebensuntüchtigen“) Menschen:

На путях стоял запеленатый в яркие плакаты агитпоезд 12-й армии. Агитпоезд круглые сутки жил кипучей жизнью: работала типография, выпускались газеты, листовки, прокламации. Фронт близок.⁵³⁵ Auf dem Gleis stand, mit bunten Plakaten beklebt, der Agitationszug der 12. Armee. Tag und Nacht herrschte in diesem Zug reges Leben und Treiben. Die Druckerei arbeitete, brachte Zeitungen, Flugblätter, Proklamationen heraus. Die Front war nicht mehr weit.

Ganz programmatisch enthält das Buch das Motiv des Verwandelns Korčagins in einen klassenbewussten Arbeiter - unter dem Einfluss vom Meister Žuchraj, der immer wieder auftaucht, um das Klassenbewusstsein, das dem neuen Leib in den Paulusbriefen entsprechen würde und das Schritt für Schritt erworben wird, zu stärken. Einer der bahnbrechenden Momente im Leben Pavkas, die Begegnung mit Žuchraj, wird nach der Revolution in einem neuen Rahmen wiederholt. Dieses Wiedersehen des „Meisters“ und seines „Schülers“ findet auf Eisenbahngleisen statt, wobei der Meister der Kampfmittelhierarchie entsprechend „natürlich“ den Panzerzug kommandiert:

Однажды посланный комбригом на станцию, где стоял бронепоезд, Павел встретился с тем, с кем встретиться никак не ожидал. Конь с разбегу взял насыпь. Павел натянул поводья у переднего вагона, окрашенного серым цветом. Грозный своей неприступностью, с черными жерлами орудий, запряженных в башни, стоял бронепоезд. Возле него возилось несколько замасленных фигур, приподымая тяжелую, стальную завесу у колес.⁵³⁶

Eines Tages, als Pavel vom Brigadekommandeur zur Station geschickt wurde, auf der ein Panzerzug hielt, hatte er dort eine unerwartete Begegnung. Sein Pferd nahm den Bahndamm in vollem Lauf. Vor dem ersten graugestrichenen Waggon zog Pavel die Zügel an. Drohend und unnahbar stand der Panzerzug mit den schwarzen Schlünden der in den Türmen verborgenen Geschütze. Neben ihm machten sich mehrere ölbeschmierte Gestalten zu schaffen, bemüht, die schwere Stahlhülle an den Rädern hochzuheben.

Ostrovskijs Roman ist gleichzeitig seine eigene Beichte – seine Gewissensbisse, aufgrund physischer Unmöglichkeit, aktiv in der Sache des Sozialismus teilzunehmen, führen dazu, dass der blinde und gelähmte Neophyt der sowjetischen Literatur sich vor den Zeitgenossen und den Nachfahren der hellen kommunistischen Zukunft rechtfertigen muss.

Das Romansujet basiert auf einer Interrelation von Schrift und Körper: die Entwicklung des Helden Korčagin zum Sowjetschriftsteller und sein (ideologischer) Reifungsprozess gehen unmittelbar mit dem gesundheitlichen Verfall seines Körpers einher. Der reelle Pavel sieht

⁵³⁵ Н. Островский, *Как закалялась сталь*, стр. 111.

⁵³⁶ Ebd., S. 132.

seine letzte Aufgabe im Schreibakt, die Schriftstellerei ist für ihn die letzte und die einzige Möglichkeit, seinen gesellschaftlichen „Nutzen“ zu realisieren - sie ist seine sakrale und parteiliche Pflicht. Im Dienste der Ideologie bewegt sich der Roman, als Produkt des kollektiven Autors (Ostrovskij selber und seine zahlreichen „Redakteure“) im Grenzgebiet zwischen Beichte und Ideologie, gehört damit nicht unmittelbar zur Belletristik – er ist mehr ein pädagogisches Instrument oder unter einem anderen Blickwinkel betrachtet, ein „Evangelium des neuen Glaubens“.

Als Norm des sowjetischen Lebensstils wird die Selbstaufopferung im Namen des „sozialen Guten“ verstanden und auf Standardniveau erhoben. Zum absoluten Wert wird dabei das Leben der Gemeinschaft, so dass zweckmäßig das Individuelle aufgeopfert wird. Das Pathos der Heldentat ist ein immanenter Teil der sowjetischen Weltsicht, welcher Thanatosängste *per definitionem* fremd sind. Pavkas Vermächtnis der Selbstaufopferung vermittelt in Pelevins Parodie *Omon Ra* der gelähmte Oberst Určagin – er ist das Medium der dem Staat blinden Selbstunterwerfung, einer bewussten Selbstverwandlung in die Marionette der „gemeinsamen Sache“, der Annihilierung des Individuellen und an ihm symbolisiert sich die Verherrlichung der staatlichen Usurpierung der Macht in allen Lebensbereichen. Omon Ra, ein anfangs typisches „Schräubchen“ des totalitären Staates, soll die Mondoberfläche in einem angeblich automatisch gelenkten Mondfahrzeug erforschen und sich selbst anschließend erfolgreich liquidieren. Die Tatsache, dass sogar der Mond nur ein Teil der staatlich organisierten Inszenierung ist, ist ohne Belang; zum Wesentlichen gehört nur das Interesse des Staates:

Достаточно даже одной чистой и честной души, чтобы наша страна вышла на первое место в мире по освоению космоса: достаточно одной такой души, чтобы на далекой Луне взвилось красное знамя победившего социализма. Но одна такая душа хотя бы на один миг - необходима, потому что именно в ней взовьется это знамя...⁵³⁷

Es reicht nur eine reine und ehrliche Seele, damit unser Land auf den ersten Platz in der Welt im Gebiet der Weltallforschung gelangt; eine solche Seele reicht, damit sich auf dem fernen Mond die rote Fahne des siegreichen Sozialismus in die Höhe schwingt. Aber eine solche Seele ist mindestens für einen Augenblick notwendig, da genau in ihr diese Fahne schwingen wird...

Der Oberst Určagin, ein für Jahrzehnte im letzten physischen Stadium konservierter Pavka, ist ein Teil des ideologischen Programms, er ist ein immer noch lebendiges Sprachrohr, das immer wieder mit den paternalistischen Noten, mit viel Überzeugung und Pathos genau das wiederholt, was vom Komitee verlangt wird.

Die russische Literatur, die jahrzehntelang versuchte, im Menschen das Individuum zu erwecken und ihn reflektieren zu lassen, erwies sich im neuen Zeitalter als unbrauchbar. Die sowjetische Literatur stellte sich ein diametral entgegengesetztes Ziel: Alles Individuelle, der einzelne Wille und Reflexionen sollten in einen Monolith umgeschmiedet und danach

⁵³⁷ В. Пелевин, *Омон Ра*, т. 1, стр. 107.

gehärtet werden. Zu einem der Hauptmotive des sozialistischen Mythos gehörte deswegen das Motiv des Schmiedens, des Umschmiedens – dies erklärt die große Popularität des revolutionären Liedes *Wir sind Schmiede* (*My kuznecy*).

Noch vor Ostrovskij interessiert sich A. Serafimovič für die revolutionäre Geschlossenheit der Arbeitermassen, die in seinem Roman in einen eisernen, gesichtslosen Fluss verschmelzen, der sich zu einem unklaren, aber lockendem Ziel bewegt. N. Ostrovskij beobachtet einen Transformationsprozess am Beispiel eines aus Klassensicht passenden „Schräubchens“, das sich langsam von eigenen Wünschen und Bestrebungen befreit, um sich, nachdem er die notwendigen „Stationen“, die für seine Nachfolger dann zu einem Muss werden (Aktivist der revolutionären Bewegung, Rotarmist, Komsomolze, Parteimitglied etc.), durchmacht, letztendlich in ein superhaltbares Material – Stahl - zu verwandeln.

Павел потерял ощущение отдельной личности. Все эти дни были напоены жаркими схватками. Он, Корчагин, растаял в массе и, как каждый из бойцов, как бы забыл слово "я", осталось лишь "мы": наш полк, наш эскадрон, наша бригада.⁵³⁸

Pavel hat das Gefühl der einzelnen Persönlichkeit verloren. All diese Tage waren von heißen Schlachten erfüllt. Er, Korčagin, hat sich mit der Masse verschmolzen, und wie jeder von den Kämpfern, hat er das Wort „Ich“ vergessen und es blieb nur „Wir“, unser Regiment, unser Schwadron, unsere Brigade.

Der Stahl ist der vergegenständlichte Wille, der „kollektive Körper der revolutionären Masse“, das Medium und die Waffe in den Händen der Hephaisten der neuen Welt. Die Umwandlung des Menschen betrifft alles, sogar sein Aussehen (Pavkas Augen sollen nach der Auffassung Rita Ustinovič nicht blau, sondern „wie der Stahl“ sein). Aus den neuen Menschen möchte man bekanntlich die Nägel anfertigen,⁵³⁹ - alles, was außerhalb der Stahlkonstruktionen liegt, ist belanglos und klassenfremd.

Die Forderung nach dem revolutionären Umschmieden des Menschen betrifft alle Klassen (alle sozialen Schichten) und Altersgruppen der Gesellschaft. Die gelungene Metamorphose wird stolz dokumentiert, wie der folgende „kollektive Schrei“ (*rečovka*) der Pioniere zeigt:

Кто там? Что там? / Воздух взрезал / топот ног и ропот ртов. / И как гром и как железо: / Будь готов! / Всегда готов! / Барабан греми и грохай, / Если враг, то угрожай. / Нынче в мире рос неплохо / Пионерский урожай. / Мы с заводов, / Мы от стали, / Мы из стали, от станков... / Эй, ребята, что отстали, / Будь готов, / Всегда готов!

Wer ist da? Was ist da? / Die Luft ist durch / das Stampfen der Füße und das Schreien der Mäuler durchschnitten. / Und wie der Donner und wie das Eisen: / Sei bereit! / Immer bereit! / Du, die Trommel, lärm und donnere, / Falls der Feind da ist, dann drohe! / Heute wuchs auf der Welt / eine gute Pionierernte. / Wir sind aus den Werken, / Wir sind von Stahl. / Wir sind aus Stahl, / Wir sind von den Maschinen... / Hey, Kinder, hinkt nicht nach, / Seid bereit! / Immer bereit!

Ostrovskijs Roman ist voll von Wundern, die sich in der neuen Realität vollziehen. Seine Kraft zieht er aus der quasireligiösen Besessenheit und aus dem unerschütterlichen Glauben in

⁵³⁸ Н. Островский, *Как закалялась сталь*, стр. 131.

⁵³⁹ Vgl. N. Tichonovs *Ballada o gvozdjach* (Ballade über die Nägel).

das bevorstehende Wunder. Am Beispiel des Eisenbahnbaus wird dem Leser der Gedanke vermittelt, dass in der neuen Ordnung das Unmögliche realisiert wird. Der Bau der Eisenbahn wird durch verschiedene Hindernisse erschwert - von Anfang an ist die vorgesehene Frist des Baus (drei Monate) aus vielen Gründen absolut utopisch (Abwesenheit der Arbeiter und Fachleute, Kälteeinbruch, karge Brotrationen). Nach den ersten zwei Wochen der Anstrengung, welche die menschlichen Kräfte übertrifft, werden die Arbeiter mit neuen Prüfungen konfrontiert, denn sie werden nicht, wie geplant, von einem neuen Kommando ersetzt. In der Nähe der Eisenbahn taucht eine Bande auf, deren Überfälle immer häufiger und heftiger werden und von unbewaffneten Menschen nicht abgewehrt werden können. Die Typhusepidemie „reißt“ zwar jeden Tag Dutzende Arbeiter aus dem Leben, hat aber trotzdem keine Macht über die ideologisch beschlagenen Komsomolzen. Die „Auferstehung“ des hoffnungslos kranken Pavkas ist somit folgerichtig für den neuen Heiligen - die von ihm demonstrierte Unsterblichkeit ist der beste Beweis der Fruchtbarkeit der neuen bolschewistischen Religion.

Der Eisenbahnbau wird von einem ideologisch homogenen Kollektiv vollzogen, denn die einzeln leidenden Menschen hören auf, als solche zu existieren, sobald man zu ihnen als Komsomolzen appelliert. Sie bekommen deswegen die Verstärkung nur auf ideologischer Ebene – die Kiewer Parteiorganisation schickt zu ihnen Kommissare, die in einer Versammlung neue geistige Kräfte für die Arbeiterschaft schöpfen sollen.

На косогоре рыли землю все с тем же упорством. Федор смотрел на мельканье лопат, на согнутые в напряженном усилии спины и тихо сказал Акиму:

- Митинг не нужен. Агитировать здесь некого. Правду ты, Токарев, сказал, что им цены нет. Вот где сталь закаляется.⁵⁴⁰

Am Hang wurde noch immer hartnäckig gegraben. Fëdor sah die flitzenden Spaten, sah die angespannt gebeugten Rücken, und sagte leise:

- Eine Versammlung brauchen wir nicht. Agitation ist hier überflüssig. Du hast recht, Tokarev, das sind Prachtkerle. Ja, so wird der Stahl gehärtet.

Der Panzerzug ist der Inbegriff der Kraft und Stärke – er trifft im Roman nicht ein, sondern erscheint plötzlich wie ein *deus ex machina* während der Bauarbeiten und ändert wesentlich ihren Verlauf: Aus seinem Inneren kommen die in Leder gekleideten Übermenschen - die Sprengmeister - heraus, sprengen einen Teil der Hügel und erleichtern dadurch die Arbeit von Pavkas Kommando.

15. 4. Erziehungstexte für die Pionierorganisation

⁵⁴⁰ Н. Островский, *Как закалялась сталь*, стр. 176.

Wenn Ostrovskijs Roman sich mehr an das junge Publikum im komsomolschen Alter richtet, dann tritt das Werk von A. Gajdar als Haupterzieher für die Mitglieder der Pionierorganisation auf. Der ehemalige Kommandeur der Roten Armee Arkadij Gajdar, in dessen Tagebüchern Notizen der Art „Ich träume von Menschen, die ich als Kind ermordet habe.“ („Снятся мне люди, убитые мной в детстве.“) zu finden sind, wird zum Lieblingsschriftsteller sowjetischer Kinder. In den Texten A. Gajdars befinden sich die meisten Protagonisten im Alter von 10 bis 14 Jahren und werden *per definitionem* Mitglieder der Pionierorganisation (oder wie im Fall von Kvakins Bande, – Feinde der Pioniere, die aber im Laufe der Handlung für die Seite der Pioniere gewonnen werden). Als in den Jahren der stalinistischen Säuberungen der staatliche Literaturauftrag die Revolutionsromantik aufgibt und nun eine Romantik des Angriffskriegs vorschreibt, scheint A. Gajdar außer Konkurrenz zu sein, da er für die patriotische Erziehung eine leicht fassbare Form, die jederzeit in Pathos münden kann, aussucht.

Halb autobiographisch, halb fiktional berichten seine Bücher von Kindern und Jugendlichen, in deren Leben der Krieg, die Waffen, der Feind und dessen Bekämpfung immer präsent sind, – das, was in der Erzählung *Škola (Die Schule)* mit dem Geschenk einer Waffe an den dreizehnjährigen Gorikov anfängt, endet in *Sud’ba barabanščika (Das Schicksal eines Trommlers)* mit drei Schüssen auf den Alten Jakov. In *Sud’ba barabanščika* gibt es ausführliche Waggonszenen, deren literarische Referenzen etwa *Oliver Twist* und traditionelle Kinderabenteurbücher sind, und welche der Protagonist Serëža und mit ihm der naive Leser, für die typische „organisierte Diebstahl im Waggon“-Szene halten. Dies wäre zu einfach für die neue Kinderliteratur – am Ende erfährt man, dass es sich im vom äußeren und inneren Feind bedrohten Land um Spionage und ein Attentat auf den höchsten Offizier der Rotarmee handelt.

Besonders gut „politisch beschlagen“ sind die Kleinkinder bei Gajdar – Čuk und Gek, - die noch nicht im Alter der Schulpflicht sind, aber nicht nur ganz genau wissen, dass der Feind nicht schläft und dass das Signal zum Kampf jederzeit gegeben werden kann, sondern auch wer dieses Signal gibt:

А на одном разъезде бок о бок остановились они рядом с могучим железным бронепоездом. Грозно торчали из башен укутанные брезентом орудия. Красноармейцы весело топали, смеялись и, хлопая варежками, отогревали руки. Но один человек в кожанке стоял возле бронепоезда молчалив и задумчив. И Чук с Гekom решили, что это, конечно, командир, который стоит и ожидает, не придет ли приказ от Ворошилова открыть против врагов бой.⁵⁴¹

An einer Ausweichstelle hielten sie Seite an Seite neben dem kräftigen eisernen Panzerzug. Furchtgebietend steckten aus den Türmen die vom Zelttuch umhüllten Geschütze heraus. Die Rotarmisten stampften freudig, lachten, klopfen mit den Handschuhen, um die Hände zu wärmen. Aber ein Mensch in Lederjacke stand

⁵⁴¹ А. Гайдар, *Чук и Гек*, т. 3, стр. 42.

schweigend und in Gedanken versunken neben dem Panzerzug. Čuk und Gek beschloßen, dass es natürlich der Kommandeur war, dass er da steht und wartet, ob nicht ein Befehl von Vorošilov komme, um den Kampf gegen den Feind anzufangen.

Der kleine Al'ka in *Voennaja tajna* (*Das Militärgeheimnis*), der noch kein Pionier ist, - bevor er von dem Betrunkenen, der auf dem Gelände des Elitenpionierlagers auftaucht, umgebracht wird, - hat gerade Zeit, der Komsomolzin Natka, die beruflich „in der Pionierarbeit“ tätig ist, das Märchen von Mal'čič-Kibal'čič zu erzählen. In diesem Märchen stellt der Hauptbourgeois eine Schlüsselfrage: Er möchte wissen, was dies für ein Land sei, wo auch noch so kleine Kinder das Militärgeheimnis wissen und für sich behalten können. Das Märchen als Gattung wird dafür völlig missbraucht – abgesehen von der Politisierung des Stoffes, wird der positive Held umgebracht. Nach seinem Tod schildert der Text, wie in diesem Lande nach dem Sieg der Roten Armee der Kultus vom Märtyrer der Revolution, Mal'čič-Kibal'čič entsteht – alle Verkehrsmittel erweisen seinem Grab die Ehre und die Pioniere wählen dieses als ihr Pilgerziel:

Плывут пароходы - привет Мальчишу!
Пролетают летчики - привет Мальчишу!
Пробегут паровозы - привет Мальчишу!
А пройдут пионеры - салют Мальчишу!⁵⁴²
Es kommen die Schiffe – Gruß dir, Mal'čič!
Es fliegen die Flieger - Gruß dir, Mal'čič!
Es sausen die Lokomotiven - Gruß dir, Mal'čič!
Und wenn die Pioniere kommen – Pioniergruß dir, Mal'čič!

Für die Beerdigung Al'kas dient das Märchen von Mal'čič-Kibal'čič als Vorlage, die nachfolgende Trauer bleibt ganz programmatisch aus.

Die Rote Armee bekommt einen besonderen Status in Gaidars Erzählungen – sie steht unter dem Zeichen des Sakralen, die Rotarmisten sind *per definitionem* die besten Menschen und ihre Kommandeure sind die wichtigste Autoritätsinstanz. In *Timur und sein Trupp* ist der Vater von Ženja und Ol'ga – der Kommandeur eines Panzerzuges, der immer abwesende Mensch im ledernen Mantel. Sein Leben und sein Dienst sind vom Militärgeheimnis umhüllt, seine Abreisezeit ist wie eine Klangfigur („drei Uhr dreiundfünfzig“) und keiner darf erfahren, von welcher Bahnstation der Panzerzug abreist. Dies schließt eine Begleitung zum Bahnhof und eine Abschiedsszene auf dem Bahnsteig aus. Der Panzerzug, wie ein zahmes Tier, gehorcht Oberst Aleksandrov, der nur „Ja“ sagen muss, damit seine stählerne Riesenmasse sich geräuschlos zu bewegen beginnt:

И вот не вокзал, а какая-то станция, похожая на подмосковную товарную, пожалуй, на Сортировочную. Пути, стрелки, составы, вагоны. Людей не видно. На линии стоит бронепоезд. Приоткрылось железное окно, мелькнуло и скрылось озаренное пламенем лицо машиниста. [...] Полковник Александров подходит к вагону и смотрит. Светает, но в тучах небо. Он берется за влажные поручни. Перед ним

⁵⁴² А. Гайдар, *Военная тайна*, т. 2, стр. 191.

открывается тяжелая дверь. [...] Тяжелая стальная дверь с грохотом захлопывается за ним. Ровно, без толчков, без лязга вся эта броневая громада трогается и плавно набирает скорость. Проходит паровоз. Плывут орудийные башни. Москва остается позади. Туман. Звезды гаснут. Светает.⁵⁴³ Und jetzt ist es nicht der Bahnhof, sondern irgendeine Bahnstation, die der Moskauer Güterstation Sortirovočnaja ähnelt. Schienen, Weichen, Züge, Waggons. Kein Mensch ist zu sehen. Auf dem Gleis steht ein Panzerzug. Es hat sich ein eisernes Fenster geöffnet, das vom Feuer erhellte Gesicht des Lokführers erschien kurz und verschwand sofort wieder. [...] Oberst Aleksandrov kommt zum Waggon und schaut. Es tagt, aber der Himmel ist mit schwarzen Wolken überzogen. Er ergreift die feuchten Haltestangen. Eine schwere Tür öffnet sich vor ihm. [...] Die schwere eiserne Tür schließt sich donnernd hinter ihm. Gleichmäßig, ohne Stöße, ohne Klirren setzt sich diese gepanzerte Masse in Bewegung. Es fährt die Lokomotive vorbei. Langsam schweben die Wehrtürme. Moskau bleibt hinter ihnen. Der Nebel. Es tagt.

Timur und sein Trupp eignet sich perfekt für die Erziehung des idealen Bürgers des totalitären Staates. Seine Idee ist einfach: sogar im „besten Staat auf der ganzen Welt“ sind die Menschen nicht im Stande, das Leben selbstständig richtig zu organisieren. Dafür brauchen sie einen starken und klugen Leiter. Die Datscha-Siedlung wird zum Urbild des Staates, Timur, der Organisator und Leiter des glücklichen Lebens, eine charismatische Figur. Er findet die Gefolgschaft der Massen, weil diese sich seine Musterpionier-Botschaft aneignen, da diese ihm solche Qualitäten zuschreibt, welche in ihren Lebens- und Deutungszusammenhang integrierbar sind – kurz, die Masse vermag ihm "Vertrauen" entgegenzubringen. Die Mitglieder des Trupps sind insofern Helden des Alltags, da sie aus der Menge rekrutiert sind und die potentiellen Leser ihre Sehnsüchte, Hoffnungen und Wünsche auf sich selbst projizieren können. Sie verkörpern auch den Topos der Bescheidenheit, da ihre Wohltätigkeit immer im Geheimen gehalten werden soll. Die Hierarchie von Timurs Trupp beruht auf der bedingungslosen Unterordnung, je nach dem Dienstgrad - alle Mitglieder des Trupps werden von der Notwendigkeit, selbständig denken zu müssen, befreit. Sie sind auch befreit von der Verantwortung über die eigenen Taten und deren Folgen, ihre Pflicht besteht nur in Einem, nämlich die Befehle bedingungslos zu erfüllen.

Unter anderem ist Timurs Trupp eine geheime „Eliteorganisation“: Ihr Leben ist von verschiedenen Ritualen, die vor Nicht-Geweihten geheim gehalten werden, geprägt; das Geheimnis aber lockt die Jugendlichen an, auch sie wollen unbedingt Mitglieder der Geheimgesellschaft werden. Die Nicht-Initiierten (sie bilden die Mehrheit der Datscha-Bevölkerung) sind stets kontrolliert und „koordiniert“ von Timurs Trupp, ihnen wird jedoch das „Glück“ (in Form von Leistungen wie Wasser- oder Holzschleppen) unter bestimmten Voraussetzungen (allein erziehende Mütter, Angehörige der Familien der Rotarmisten etc.) „serviert“.

⁵⁴³ А. Гайдар, *Тимур и его команда*, т. 3, стр. 162.

Gleich nach der Gründung der Pionierorganisation 1922 stellt man fest, dass man für propagandistisch-agitatorische Zwecke einer neuen Kinderliteratur und neuer Medien wie Pionierzeitungen, Zeitschriften und Pionierradiosender bedürfe. Bis zum Jahr 1991 – dem offiziellen Datum der Liquidation der Allunionspionierorganisation – realisierte sich der staatliche ideologische Auftrag im Kreieren eines neuen Text-Korpus, dessen Aufgabe im Vermitteln von Inhalt und Pragmatik der Pionierideologie bestand. Im Rahmen der sowjetischen Kinderliteratur entsteht ein extra Feld der Pionierliteratur, die die Formeln und Klischees, Gestalten und narratologische Schemata ihres „Großbruders“, der ideologischen Literatur für Erwachsene – übernimmt.

Sowohl in den Texten, als auch (und besonders) in den Filmen der 1930er Jahre sind die Kinder in ihrem „Normalzustand“ – im Spiel – kaum zu sehen. Wie Erwachsene von kleiner Statur sind sie außergewöhnlich weise, körperlich sehr stark, und im entsprechenden Moment begehen sie Heldentaten, – wie der Junge im Film *Ščastlivaja smena* (*Die glückliche Schicht*, 1936, Reg. V. Jurenev), der das Eisenbahnunglück verhindert. Die Hauptbeschäftigungen der Musterkinder sind der Kampf gegen Schädlinge aller Art (von Spionen bis zu Nagetieren), die Organisation von Sitzungen (Versammlungen, Abstimmungen) oder die Arbeit (bzw. ein Hobby, das zu dem künftigen Beruf führt).

In den Jahren der Existenz der Pionierorganisation entstand ein gigantischer Korpus der Szenarien für die obligatorischen Massenveranstaltungen der Pioniere. In jedem Szenario spielte das rhythmische Deklamieren der extra für diese Ziele professionell geschriebenen, poetischen Texte, an deren Zweckmäßigkeit es keinen Zweifel gab, eine entscheidende Rolle – sowohl der Leser (einzelne Pioniere oder die Aufeinanderfolge einzelner Pioniere), als auch das Auditorium sollte die Kraft des ideologischen „Wir“ immer wieder spüren und verdeutlichen. Die Pragmatik dieser Texte schloss jegliche persönliche Interpretation der Inhalte aus und im rituellen Ablauf aller Veranstaltungen wurde dem Eidablegen eine zentrale Rolle reserviert. Das Deklamieren der ausgewählten und montierten Texte durfte nur als kollektives Erlebnis, wie ein Mosaik der Stimmen ablaufen. Pionierlosungen wurden von der ganzen Gruppe skandiert. Der rituelle Charakter der Pionierversammlungen wurde vom festen Korpus der ideologischen Formeln unterstützt, die die Kontinuität in der Nachfolge der Generationen, den Anspruch auf Auserwählung (ein Pionier ist kein „normales“ Kind, er ist ein „Eingeweihter“), die „führende“ Rolle der Partei, das Versprechen, die Sache Lenins weiterzuführen und den Feind zu bekämpfen, beschwur. Das Ganze gipfelte in der Hoffnung, mit der Zeit das Pionierhalstuch in die Komsomolkarte bzw. die Parteikarte umzutauschen.

15. 5. Ein neues Objekt der Begierde: Die Moskauer Metro

Anfang der 1930er Jahre findet im kollektiven Bewusstsein sowjetischer Menschen eine Umorientierung statt: Der Panzerzug bewegt sich von den realen Gleisen auf das Postament zu und wird langsam zur begehrten Ikone. Die Augen der Masse richten sich aber auf das neue Objekt der Begierde – die unterirdische Eisenbahn, die Moskauer U-Bahn. Parallel zu dem Bau der Moskauer Metro entsteht ein neuer Diskurs ohne Subjekt, - ein Diskurs, der stets mit absoluten Zahlen operiert, die in keinem Zusammenhang mit Berechnungen oder Proportionen stehen, sondern dazu dienen, „einem Sechstel der Erde“ von den grandiosen Baudimensionen zu berichten und dem Rest der Erdballbevölkerung den Triumph des aufzubauenden Sozialismus zu demonstrieren. Die bautechnischen Sachverhalte gehören ab sofort zu dem Bereich des Erhabenen, die Eigennamen figurieren nur als Teile der Komposita für die Benennung technischer Innovationen. Die Rolle der Moskauer Metro als neues Verkehrsmittel tritt im offiziellen Diskurs in den Hintergrund, - auf das Rationale wird dabei praktisch verzichtet: A. Medvedkins Film *Novaja Moskva* (*Neues Moskau*) landet im Archiv wegen Verfälschung der sowjetischen Realität⁵⁴⁴, da in seiner Interpretation die funktionelle Seite der Metro betont ist und dies gegen der sowjetischen Hierarchie der Verkehrsmittel verstößt.

Im Metrodiskurs⁵⁴⁵ dominiert die grammatikalische Zukunft, die grammatikalische Gegenwart ist nur da präsent, wo sie die eschatologische Zukunft vorwegnimmt. Die Metro ist das erste Bauobjekt, das die Gegenwart mit der Zukunft verbindet: Neben dem Palast der Sowjets sollte auch die Moskauer Metro von den im Kommunismus lebenden Nachfahren gesehen und gebraucht werden. In seiner Eröffnungsrede am 15. Mai 1935 betont

⁵⁴⁴ Vgl. bei B. Boymers (2002): Метро, в отличие от переполненных улиц, показанных в фильме ранее, представлено как “организованный” вид транспорта. Тем самым Медведкин изображает объект советской гордости не как роскошный музей, а как новый вид транспорта для современного города. Вовсе не намереваясь этого делать, Медведкин умудрился вступить в противоречие с официальным дискурсом, который представлял метро как часть советских архитектурных достижений, воплощающих грандиозные планы Сталина. Медведкин выдвинул на первый план метро как транспортную систему, в то время как излюбленными видами транспорта советского экрана того периода были автомобили, корабли, поезда и самолеты...

Die U-Bahn, im Vergleich zu den überfüllten Straßen, die man im Film früher sah, ist als ein „organisiertes“ Verkehrsmittel dargestellt. Medvedkin stellt dadurch das Objekt des sowjetischen Stolzes nichts als ein üppiges Museum, sondern als ein neues Verkehrsmittel für die moderne Stadt dar. Ohne jegliche Absicht geriet Medvedkin in Widerspruch zum offiziellen Diskurs, der die U-Bahn als Teil der architektonischen Errungenschaften, die die grandiosen Pläne Stalins verkörperten, darstellte. Im Vordergrund stand bei Medvedkin der Plan der U-Bahn als Verkehrssystem, obwohl die Autos, Züge und Flugzeuge Lieblingsverkehrsmittel des sowjetischen Kinos dieser Zeit waren.

⁵⁴⁵ Terminus von M. Ryklin.

L. Kaganovič, dass die Metro etwas Größeres bzw. etwas Anderes als ein bloßes Bauprojekt sei,⁵⁴⁶ und rühmt das Bauwerk als „Symbol der neuen sozialistischen Gesellschaft“, einer „neuen Kultur“ und „eines neuen Menschen“. Dem Inhalt von Bauwerk und dessen Architektur wird eine Rolle zugewiesen, die wenig mit dem Verkehrswesen an sich zu tun hat – wie beim Turmbau zu Babel und anderen „symbolischen“ architektonischen Projekten⁵⁴⁷ bildet die Vereinigung der Erbauer seinen Inhalt und Zweck.⁵⁴⁸ Durch Enthusiasmus und parteilich ideologische Hilfe wird die Zeit beschleunigt – im sozialistischen Bau steigen die Normen und die Leistungen stetig, das Individuelle hört auf zu existieren und räumt dem Kollektiven den Weg frei.

Im Metrodiskurs übersteigt der Bau der Bahn den Rahmen einer Einzelleistung und wird zu einem kollektiven Erleben, - seine Geschichte ist nichts anderes, als die exemplarische Aufeinanderfolge von Heldentaten (freiwillige Überstunden der Tausenden, kollektive Planübererfüllung, die sich immer wieder steigenden Arbeitsnormen etc.) und der endlose Kampf gegen die Saboteure und den Feinde verschiedener Herkunft. In seiner Diskursanalyse der Propagandaschriften zum Bau der Moskauer U-Bahn weist M. Ryklin auf die Nutzung militärischer Terminologie in der Bezeichnung des Baus als „nationaler Kraftanstrengung“ hin und sieht in der propagierten Vollkommenheit und Autarkie, indem die Metro als abgeschlossenes Gesamtkunstwerk und eigener Organismus auftritt, die spezifisch sowjetische Ausprägung des Totalitarismus.

Die Metro wird schnell zum Kriterium der ästhetischen Werte und des Patriotismus. Die Erbauer der Metro werden zu neuen Helden des Alltags, ihr Prestige wird unermüdlich durch positive Äußerungen sowohl sowjetischer, als auch ausländischer Künstler und Wissenschaftler (vgl. „sowjetische Tagebücher“ von *poputčiki*, wie z. B. L. Feuchtwanger, B. Brechts *Inbesitznahme der Metro*⁵⁴⁹) in den Medien propagiert. Der Metrobau wird als

⁵⁴⁶ Vgl.: Московский метрополитен выходит далеко за рамки обычного представления о техническом сооружении. Наш метрополитен есть символ строящегося нового социалистического общества... (zitiert nach M. Ryklin, 2002 : 66)

Unsere sowjetische U-Bahn überwindet den Rahmen der traditionellen Vorstellung eines technischen Baus. Unsere Metro ist ein Symbol der zu bauenden sozialistischen Gesellschaft...

⁵⁴⁷ Hinsichtlich des symbolischen Charakters vom Metrobau weist M. Ryklin auf folgendes Fragment aus den Hegelschen Vorlesungen über die Ästhetik; in Bezug auf die Architekturwerke, die zur Vereinigung der Völker erbaut worden sind, hin:

Ein solcher Bau ist dann zugleich symbolisch, indem er das Band, das er ist, nur andeutet, weil er in seiner Form und Gestalt das Heilige, an und für sich die Menschen Vereinigende nur in äußerlicher Weise auszudrücken imstande ist. (G.W.F. Hegel, 1999 : 276-277).

⁵⁴⁸ Vgl. bei G.W.F. Hegel:

... die Gemeinsamkeit der Konstruktion wird zugleich der Zweck und Inhalt des Werkes selbst. (Ebd., S. 276.)

⁵⁴⁹ Vgl.: Wir hörten: 80 000 Arbeiter / Haben die Metro gebaut, viele noch nach der täglichen Arbeit / Oft die Nächte durch. Während dieses Jahres hatte man immer junge Männer und Mädchen / Lachend aus den Stollen klettern sehen, ihre Arbeitsanzüge / Die lehmigen, schweißdurchnässten, stolz vorweisend. / Alle

kollektives Ereignis gefeiert und soll das Endresultat der Bemühungen und Anstrengungen *aller*, vom analphabetischen Bauern oder Hirten in entferntesten Provinzen bis zum Wissenschaftler und Dichter in der Hauptstadt, werden. Den Bewohnern der sowjetischen Hauptstadt ist ein Sonderplatz beim Metrobau reserviert - unter dem Motto „Ganz Moskau baut die Metro“ werden sie zu den *subbotniki*, über welche D. Bednyj stolz berichtet, vom „eisernen Narkom“ getrieben:

Вся пролетарская Москва в день выходной спешит с трамвая / Попасть в подземное нутро, / Чтоб помогать там рыть метро. [...] Что государству наш работник, / Сам, доброй волею в субботник / Свой трудовой даёт заём. / Что он, гордясь пред заграницей / Своей рабочей столицей, / В метро работает своим.⁵⁵⁰

Das ganze proletarische Moskau strömt am Wochenende von der Straßenbahn / um in das unterirdische Innere zu gelangen, / um zu helfen, dort die Erde auszugraben. [...] Dem Staat schenkt unser Arbeiter / selber, freiwillig am Samstag / seine Arbeit. / Vor dem Ausland ist er stolz / auf seine Arbeiterhauptstadt / wo er in der Metro arbeitet.

Das Attribut „die Beste [Metro] in der Welt“ ist für alle selbstverständlich, so, wie auch die Üppigkeit der Ausstattung,⁵⁵¹ der Prunk der Verzierungen und die Auswahl der Bauformen (Triumphbogen,⁵⁵² Stadtpalais oder klassizistische Kirche) der Stationen selbstverständlich ist. Die Kehrseite dieser kollektiven Größe ist die bis jetzt ungesehene Aberkennung des individuellen Rechts auf Privatbesitz, die die symbolische Architektur nur in geringem Maße kompensiert. Die kompensatorische Funktion gehört deswegen zu den Wichtigsten beim Metrodiskurs. Dieser selbst wird interessanter als parallel zu ihm entstandene fiktionale Werke, da das „Leben“ vollkommen „derealisiert“ ist und alles, was der Vergangenheit hingehört, mit Misstrauen betrachtet wird.

Schwierigkeiten – / Unterirdische Flüsse, Druck der Hochhäuser / Nachgebende Erdmassen – wurden besiegt. Bei der Ausschmückung / Wurde keine Mühe gespart. Der beste Marmor / Wurde weit hergeschafft, die schönsten Hölzer / Sorgfältig bearbeitet. Beinahe lautlos / Liefen schließlich die schönen Wagen / Durch taghelle Stollen: für strenge Besucher / Das Allerbeste. (B. Brecht, 1981 : 119.)

⁵⁵⁰ Д. Бедный, *Даём!*, т. 4, стр. 177.

⁵⁵¹ Vgl. bei B. Groys (1995 : 160):

Die Moskauer Metro der Stalinzeit war in erster Linie nicht ein normales Transportmittel, sondern der Entwurf einer wahren Stadt der kommunistischen Zukunft. Die überschwengliche, palastartige, künstlerische Ausstattung der Metrostationen aus der Stalinzeit kann gar nicht anders erklärt werden als durch ihre eigentümliche Funktion, zwischen dem Reich des Himmels und dem unterirdischen Reich zu vermitteln. Keine anderen Bauten aus der Zeit sehen so prächtig aus wie diese Metrostationen. In ihnen hat die Stalinedoche ihren konsequentesten Ausdruck gefunden.

⁵⁵² Vgl. bei V. Papernyj (1996 : 80):

Именно особым отношением к точкам пересечения границ объясняется стремление культуры с такой тщательностью оформлять входы на станции метро. Границу земного и подземного миров не может быть в культуре 2 просто черной дырой в земле (как решены входы на станции метро 60-х годов). Не случайно также, что многие наземные павильоны метро решены в культуре 2 в виде ворот или триумфальных арок. Каждый вход в метро с точки зрения культуры 2 — это всегда подвиг пересечения границы.

Dieses Streben der Kultur nach der Sorgfältigkeit beim Dekorieren der Eingänge zu den Metrostationen lässt sich durch ein besonderes Verhältnis zu den Schnittpunkten der Grenzen erklären. Die Grenze zwischen der irdischen und unterirdischen Welt kann nicht in der Kultur-2 ein bloßes Loch in der Erde sein (so sind die Eingänge der in den 1960er Jahren gebauten Stationen). Es ist auch kein Zufall, dass viele auf der Erdoberfläche gebaute Pavillons der Metro in der Kultur-2 die Form eines Tors oder Triumphbogens haben. Jeder Eingang in die Metro ist aus der Sicht der Kultur-2 eine Heldentat der Grenzüberschreitung.

Die Tatsache, dass die Moskauer Metro trotz der grandiosen Ansprüche gebaut wurde und nicht, wie der Palast der Sowjets ein architektonisch unrealisierbares Projekt blieb, lässt sich nur durch den Fakt erklären, dass Moskau dieses Verkehrsmittel tatsächlich dringend brauchte.

15. 6. Der Metrobau nach A. Platonov

История будет не та, что ожидают и делают...

(А. Платонов, *Счастливая Москва*)

Die Geschichte wird anders sein, als das, was man erwartet und macht... (A. Platonov, *Die glückliche Moskva*)

A. Platonovs Roman *Ščastlivaja Moskva* ist eine direkte Antwort auf die literarische Aktion des Jahres 1933 „Das proletarische Moskau wartet auf seinen Künstler“⁵⁵³ und auf das öffentliche Leben Moskaus der ersten Hälfte der 1930er Jahre (vgl. Elemente der Roman-*fabula* wie der Bau des Medizinischen Instituts, der Metrobau, Fallschirmsprünge, Komsomolzen-versammlungen, etc.). Platonovs Text enthält zwar mehrere Motive des sowjetischen Mythos der 1930er Jahre, bildet aber eine Alternative zu dem offiziellen „Moskauer Text“. Der Parodiecharakter seines Romans demonstriert sich u. a. im „Missbrauch“ des neuen Literaturkanons (Abwesenheit des „positiven Helden“, Ambivalenz der Protagonisten, Lösen abstrakter Probleme, wie die Suche nach der Unsterblichkeit, Abwesenheit des Happy-Ends etc.) und in einer vom offiziellen Diskurs abweichenden Interpretation der historischen Ereignisse. Der Roman wurde nie zu Lebzeiten A. Platonovs veröffentlicht (das zweite Kapitel erschien 1934 in überarbeiteter Form als Erzählung mit dem Titel *Ljubov' k dal'nemu*, *Liebe zu dem Fremden*) und erschien erst 1991. 1999 wurde die Erzählung *Moskovskaja skripka* (*Die Moskauer Geige*), die viele Motive und *fabula* – Teile des Romans enthält, veröffentlicht. Im Rahmen dieser Analyse gilt unser Interesse aber dem Romanfragment als „Metrowerk“, deshalb bleiben viele wichtige Motive bzw. Mythologeme in diesem Kapitel außer Acht.

Die *fabula* des Romanfragments *Ščastlivaja Moskva* erweist sich als eine Kette von Begegnungen und Abschieden der Protagonistin mit verschiedenen Männern („Liebesroman“-*fabula*) und ihrer Tätigkeiten beim Erbau der neuen sozialistischen Welt („Betriebsroman“-*fabula*). Vor den beiden *fabula*-Linien steht die Exposition mit der Kindheit und Jugend von

⁵⁵³ Laut der Idee der Initiatoren der Aktion, sollten die Schriftsteller eine neue Gestalt der sowjetischen Hauptstadt (mit all den zahlreichen Denotaten, wie: Herz des Vaterlands, Sitz des Zentralkomitees, Zentrum Sowjetrusslands, Hauptlaboratorium des sozialistischen Experiments, Stadt der weltbesten Theater etc.) entwerfen, wobei die Menschen der „neuen Formation“ zu den Protagonisten gewählt werden sollten.

Moskva Čestnova und im Epilog wird das Leben von Sartorius nach seiner Metamorphose in Grunjachin - „den zweiten Menschen seines Lebens“ - geschildert. Die Romangeschehnisse haben einen konkreten räumlichen und zeitlichen Rahmen: sie werden immer in Bezug auf große historische Ereignisse, wie die Oktoberrevolution oder das Kriegsende datiert und mit Ausnahme der kurzen Erwähnung der „Wanderjahre“ von Moskva in einem konkreten *locus* – Moskau – fixiert. Innerhalb dieses *locus* erlangen die Protagonisten eine gewisse Mobilität, die sowohl auf horizontaler (Alltagsfahrten in der Stadt, Spaziergänge, Ausflug ans Meer), als auch auf vertikaler Ebene (Flugversuche von Moskva, Arbeit in den Gruben des Metrobaus) möglich ist.

Die *fabula* der Erzählung *Die Moskauer Geige* besteht aus den Wanderungen des aus der Provinz stammenden Semën Sartorius in Moskau und dessen Begegnung mit einer jungen Metrobauarbeiterin, die eine Doppelgängerin von Moskva Čestnova ist. Im Gegensatz zur Romanversion enthält die Erzählung keine „Vorgeschichte“ mit Aviatik und keinen Unfall beim Metrobau, demzufolge ist die Linie des „Herabsetzens“ von Moskva mit verschiedenen „Stationen“ hier abwesend. Die Schönheit und Unbeflecktheit Moskvas als „Luftmensch“ ist von Lida Osipova ererbt:

Молодая метростроевка, по-бабы расставив ноги и пригорюнившись, слушала Сарториуса недалеко от него. Она была в мужской прозодежде, лишь обнажавшей ее женскую натуру, умна и прелестна черноволосым лицом; ясность сердца блестела в ее взгляде, следы глины и машинного масла от подземной работы не портили ее тела, а украшали, как знак чести и непорочности.⁵⁵⁴

Eine junge Metrobauarbeiterin mit weit wie bei einem Bauernweib gespreizten Beinen stand traurig, nicht weit von Sartorius, und hörte ihm zu. Sie trug die männlichen Arbeitskleider, die ihre weibliche Natur nur entblößten, sie war klug und reizend mit ihrem schwarzhaarigen Gesicht; die Klarheit ihres Herzens glänzte in ihrem Blick, die Spuren von Lehm und Maschinenöl von der unterirdischen Arbeit verdarben ihren Körper nicht, sondern dekorierten sie wie ein Zeichen der Ehre und Unbeflecktheit.

In *Die Moskauer Geige* spielt das Motiv der Musik eine wichtigere Rolle als in *Ščastlivaja Moskva*, aber für das Verständnis der Figur von Moskva Čestnova ist der ausgeprägt dionysische Charakter von Lida Osipova relevant.

Im Gegensatz zur Erzählung ist der Raum Moskaus im Romanfragment stark anthropologisiert und tritt als Träger bestimmter semantischer Werte auf. Der Raum Moskaus ist ambivalent, er ist einerseits, die Stadt des radikalen Umbaus des Seins, der Jugend und der Zukunft (sowohl utopische, als auch für den Sozialismus typische Konnotationen) und andererseits der „krankhafte“ Raum der vereinzelt Menschen. Trotz zahlreicher Bewegungen der Protagonistin innerhalb des Raums steht im Romanfragment *Ščastlivaja Moskva* das Motiv der Wanderung, im Vergleich zu den anderen Romanen Platonovs, im Hintergrund und spielt keine große Struktur modellierende Rolle. Dies wird von der Qualität

⁵⁵⁴ А.Платонов (8), *Московская скрипка*, стр. 132.

der Bewegung bedingt: der Chronotop Moskau annihiliert jede Art der Bewegung, außer Im-Kreis-Gehen. Trotz der äußeren Ähnlichkeiten mit dem klassischen Roman (im Zentrum der Erzählung steht das Leben von Moskva Čestnova) erweist sich die Erzählung als kein zeitlich lineares Kontinuum; anstatt der Entwicklung jeglicher Art bzw. des Werdegangs der Protagonistin bietet die Romanstruktur eine Akkumulierung der Episoden, die im paradigmatischen Bezug zueinander stehen. Die Romanzeit erhält dadurch ausgeprägt mythologische Züge: die Anfangsepisode, die den „dunklen Menschen mit einer brennenden Fackel“ beinhaltet, wird als Weltanfang verstanden, - diese Stunde wird zur Geburtsstunde der Protagonistin und der Neuzeit. In Diskursen der Protagonisten, die im Endeffekt den Diskurs von Moskva komplementieren oder verdoppeln, treten die Zukunft und das Glück als Hauptkonzepte der dargestellten Welt auf:

Жить будущей жизнью...⁵⁵⁵
Das zukünftige Leben leben...

Он предвкушал близкое будущее и работал с сердцебиением счастья...⁵⁵⁶
Er genoss die nahe Zukunft im Voraus und arbeitete mit dem Herzklopfen des Glücks...

...Честновой Москве хотелось выйти и пригласить ужинать всех: всё равно социализм настанет!⁵⁵⁷
Moskva Čestnova wollte herausgehen und alle zum Abendessen einladen: auf jeden Fall kommt bald der Sozialismus!

...надо сберечь себя для будущего, ибо на земле некому быть кроме нас...⁵⁵⁸
...man soll sich für die Zukunft schonen, da es auf der Erde niemanden außer uns gibt...

Die Gestalt von Moskva wird durch folgendes Prinzip generiert: Nach den Gesetzmäßigkeiten der Archaik ist im Roman die Isomorphie des Menschen und des Soziums festzustellen, in den Diskursen der Protagonisten tritt sie als Metonymie der Ganzheit (einer neuen Menschengeneration, Aviatik, Rotarmee) auf: Božko weint um „die ganze kühne Menschheit“ (*za vsě smeloe človečestvo*), wenn er den „Luftmenschen“ Moskva sieht. In seinem Brief an Arratau berichtet er, dass er heute „den lebendigen Sozialismus“ (*sozializm živoj, v vide sozrevšego človeka*) gesehen habe und Komjagin, nachdem er Moskva im Kriegskommissariat begegnet, denkt, sie sei die „wahre Rotarmee“ (*nastajaščaja Krasnaja Armija*).

Diese Isomorphie bedingt Prozesse der Verinnerlichung von Objekten der Außenwelt in ihrem Bewusstsein: der dunkle Mensch mit der brennenden Fackel (Verkörperung der Revolution) läuft „bis zu späten Jahren“ in ihrem Bewusstsein; immer wieder ertönt der

⁵⁵⁵ А.Платонов (3), *Счастливая Москва*, стр. 8.

⁵⁵⁶ Ebd., S. 10.

⁵⁵⁷ Ebd., S. 32.

⁵⁵⁸ Ebd., S. 11.

Schrei des Hingerichteten im Labyrinth ihres Körpers, so dass sie versucht, sich entweder mit einem Gegenstand, einem anderen Menschen zu identifizieren bzw. anzugleichen oder die ganze Welt in sich aufzunehmen. Moskva will ein anderer Mensch sein - die Frau von Gun'kin, Sartorius, Zivilist, Sambikin, eine Kolchosbäuerin in der Ukraine bzw. versucht, die Grenzen der menschlichen Existenz zu überschreiten:

...она чувствовала в уме происхождение различных дел и мысленно принимала в них участие; в одиночестве она наполняла весь мир своим вниманием [...] Москве Честновой не столько хотелось переживать самой эту жизнь, сколько обеспечивать ее - круглые сутки стоять у тормозного крана паровоза, везя людей навстречу друг другу, чинить трубу водопровода, вешать лекарства больным на аналитических весах – потушить вовремя лампой над чужим поцелуем, вбрызнуть в себя то тепло, которое только что было светом.⁵⁵⁹

...sie spürte im Geiste das Entstehen von verschiedenen Sachen und nahm an ihnen mental teil; alleine, füllte sie die Welt mit ihrer Aufmerksamkeit. Moskva Čestnova wollte nicht nur ihr Leben leben, sondern dafür sorgen – vierundzwanzig Stunden am Tag an der Notbremse einer Dampflokomotive stehen und die Menschen zueinander bringen, das Rohr der Wasserleitung reparieren, den Kranken die Medikamente auf einer analytischen Waage wiegen, rechtzeitig bei einem fremden Kuss als Glühbirne sich erlösen und dabei die Wärme, die kurz davor das Licht war, in sich aufnehmen...

Die Existenz der Protagonistin fängt nicht mit ihrer Geburtsstunde an, sondern wie im Mythos mit der Namensgebung; das Onirische dominiert ihr „unbewusstes“ Leben und der „Mann mit der brennenden Fackel“ reißt sie aus dem „langweiligen Traum“ aus. Der Anthroponym Moskva (Personifizierung des sowjetischen Moskaus und seiner Ideologie bzw. kommunistischer Utopie) programmiert ihr Schicksal und ihre Bewegung im Raum bereits vor, - sie selber ist nichts anderes, als die Realisation ihres Namens, die mit der Sujetentfaltung zusammenfällt. Wie im Mythos sind ihr Name und ihr Wesen identisch, deswegen sind ihre Art und Weise der Raummodellierung (Fliegerei und Arbeit in der Grube des Metrobaus) ganz emblematisch. Der komplette Name der Protagonistin – Moskva Ivanovna – weist eine gewisse Diskrepanz auf: Die Keime vom künftigen „Herabsetzen“ ihres Status sind schon bei der Namensgebung vorhanden, indem sie den Vatersnamen „Ivanovna“ in Erinnerung an einen „einfachen Rotarmisten“ bekommt. Moskva Čestnova erlangt einerseits einen idealen Status und soll nach dem heroischen Lebensmodus⁵⁶⁰ funktionieren, wird aber andererseits mit der sowjetischen Masse unifiziert - ihr Schicksal wird so programmiert, dass es eine Anhäufung „gewöhnlicher“ sowjetischer Schicksale (emblematische Figuren der 1930er Jahre – Komsomolzin, Fallschirmspringerin, Arbeiterin des Metrobaus) repräsentiert.

⁵⁵⁹ Ebd., S. 16.

⁵⁶⁰ В уме заранее торжествовала ещё таинственная, но высокая судьба... (А. Платонов (3), *Счастливая Москва*, стр. 8-9.)

Im Geiste triumphierte im Voraus ein noch voller Geheimnisse, aber erhabenes Schicksal...

Eine vage Erinnerung an ihren „vorigen Namen“ („Ей казалось, что отец звал её Олей⁵⁶¹“, „Ihr schien, dass ihr Vater sie Olja nannte“) modelliert die „vor-Moskauer“ Moskva als ein triviales russisches Mädchen, das in vollem Gegensatz zur außergewöhnlichen Moskva steht. Moskva bekommt auch eine Reihe von „Ersatzdenotaten“ (Tochter der Revolution, „Luftkomsomolzin“, Allunionsberühmtheit, „wahre Rotarmee“, „Rotarmeefrau im Zivildienst“). Diese Anonymität ist eine Folge der Nicht-Bekundung des geistigen Wesens, eine Nicht-Realisierung der Potenzen. Die anderen weiblichen Figuren des Textes lassen sich als ihre funktionalen Stellvertreterinnen in der Romanstruktur lesen. Konzeptuell wichtig ist dabei der Verlust des Namens am Ende des Romans: nach dem Unfall in der *Metrostroj*-Grube wird nicht nur ihr Körper gekürzt (Moskva wird ein Bein amputiert), sondern auch ihr Name (sie ist danach „ein gewöhnliches Weib aus der Kommunalwohnung“). Der Verlust des Ideologem-Namens und der Erwerb des trivialen Namen Musja fällt mit dem *uchod* („Abgehen“) der Protagonistin vom „Hauptweg des neuen Lebens“, also mit ihrem Loslösen vom Sozium zusammen. Das Ersetzen des Namens modelliert ihren neuen, „herabgesetzten“ sozialen und existenziellen Status dermaßen, dass am Ende die Protagonistin außerhalb der Textgrenze bleibt, - ihr aktuelles Wesen entspricht nicht mehr den Gesetzen des ausgewählten Genres.

Gleich allen anderen Protagonisten funktioniert Moskva wie ein ikonisches Zeichen. Die psychologischen Porträts, die einem fiktional-mimetischen Roman immanent sind, sind völlig abwesend in diesem Romanfragment; die Reduktion des Protagonisten zur Rolle eines Emblems wird durch die Multiplizierung seiner Doppelgänger komplementiert (z.B. Moskva / Liza / totes Mädchen im Operationssaal von Sambikin / auf ein Bein verkürzter Mensch).

Das Romansujet enthält viele Ereignisse, die einer auf der Lebenserfahrungen basierten Logik des potenziellen Lesers entgehen. Diese „Verschlüsselung“ des Sujets ist mit der Tatsache verbunden, dass nicht die Ereignisse, sondern das Lösen der „Hauptfragen des Lebens“ für sein Verständnis von Belang ist.

Nach der Analyse des Metasujets bei Platonov (Modell von N. Malygina⁵⁶²) sind folgende Stufen zu unterscheiden: 1. die Darstellung des Protagonisten „innerhalb der Natur“ und die darauffolgende „Exklusion aus der Natur“; 2. der Anfang der Wanderungen des Protagonisten; 3. der Ortwechsel, Umzug in die Stadt; 4. die Begegnungen mit den „Wissenschaftsmenschen“, das Studium, das Lesen der „altertümlichen“ Bücher, der Zugang zu den Mitteln für die „Rettung der Menschheit“; 5. die Arbeit am Projekt „Rettung der

⁵⁶¹ Ebd., S. 7.

⁵⁶² N. Malygina, (1999 : 280-285).

Menschheit“ und Versuch seiner Realisierung (verschiedene *ustrojstva*); 6. der Untergang, manchmal das Reisen in ferne Länder. Dieses Metasujet realisiert sich nicht nur im Schicksal von Moskva Čestnova, sondern ist in einer reduzierten Form, auch fragmentweise in den Linien der männlichen Protagonisten vorhanden. Die „Scherben“ des Metasujets sind vor allem für die Motivreihe „Arbeit am Projekt dieser Rettung und Versuch seiner Realisierung“ von Wichtigkeit. Wenn Moskva versucht, in der Liebe die Entfremdung zwischen den Menschen zu überwinden, erfindet Sartorius eine Waage (ein Versuch, die Gerechtigkeit zu etablieren) und Sambikin erzeugt ein Lebenselixier. In verschiedenen Tätigkeiten Moskvas können mindestens zwei – die Fallschirmsprünge und die Arbeit in der Metrogrube – als „Projekte für die Rettung der Menschheit“ klassifiziert werden. Bei Platonov misslingen solche Projekte in der Regel, auch wenn ihre Anfänge voller Hoffnung sind oder wenn die „Erfindungen“ funktionieren: obwohl die Waage von Sartorius tatsächlich eine weite Verbreitung in der Volkswirtschaft findet und das Lebenselixier Sambikins das Leben der sterbenden Moskva rettet, ändert sich nichts im Leben der Protagonisten oder in der Welt; nach wie vor ist die Menschheit „ungerettet“ und beschädigt.

Moskvas „Projekte der Rettung“ sind ein totales Fiasko: in der Liebe findet sie keinen „Kommunismus“⁵⁶³, sie fällt vom Himmel mit einem brennenden Fallschirm, ihre Arbeit in der Grube endet mit einem Unfall und sie verliert ein Bein. Das Misslingen von Rettungsprojekten bedeutet auch den Zusammenbruch ihrer Mission, ja selbst ihrer Existenz (ihr Leben mit Komjagin in *žakt* (Wohngenossenschaft)).

Das System der Romanfiguren ist nach der fundamentalen Opposition Leben bzw. lebendig vs. Tod bzw. tot organisiert; dies findet seine Realisation in den Oppositionspaaren „unsterbliche Menschen der Zukunft, die mit der Fliegerei und dem Himmel zu tun haben“ vs. „sterbliche Bewohner Moskaus mit ihrer Verwaistheit, Unvollkommenheit“ und die Bewegung nach oben, in den Himmel vs. dem Versinken in den unterirdischen Raum. Der Übergang von einem Glied der Opposition zum anderen ist an der Figur von Moskva zu sehen: der „Luft-Mensch“ Moskva verliert ihr pneumatisches Wesen, steigt unter die Erde und bekommt nach dem Unfall chthonische Züge (Hinken, Schmutz = Erde in den Haaren⁵⁶⁴).

⁵⁶³ Я выдумала теперь, отчего плохая жизнь у людей друг с другом. Оттого, что любовью соединиться нельзя, я столько раз соединялась, все равно — никак, только одно наслаждение какое-то... (А. Платонов (3), *Счастливая Москва*, стр. 42.)

Ich habe jetzt herausgekriegt, warum die Menschen miteinander ein so schlechtes Leben haben. Weil man sich durch die Liebe nicht miteinander vereinigen kann, ich habe mich mehrmals vereinigt, aber es klappte nicht, nur Genuss irgendwie...

⁵⁶⁴ Каждый день Москва мыла голову, потому что чувствовала в волосах грязь и даже плакала от огорчения, что грязь никак не проходит. (А. Платонов (3), *Счастливая Москва*, стр. 68.)

Moskva ist die Allegorie des Kommunismus in Russland, ihr ideales Bild am Romananfang entspricht dem idealen Wesen der Utopie, welche die Erbauer des Sozialismus (die Vorstufe auf dem Weg zum Kommunismus) geblendet und verführt hat. Mit der Sujetentfaltung wird diese Utopie diskreditiert, die Verwandlung der schönen Moskva in die hinkende Musja wird als Übergang von der Utopietheorie zu deren beschädigter Realisation verstanden. Diese Metamorphose wird aber von allen, bis auf Sartorius⁵⁶⁵, der nach der Trennung von Moskva, von der utopischen Blindheit „geheilt“ wird, mit Beharrlichkeit ignoriert, so dass Moskva trotz ihres verkrüppelten Körpers immer noch sehr reizvoll bleibt.⁵⁶⁶ Die Bewegung in die Höhe (Fliegerei) hat im Endeffekt wenig mit dem Angelismus zu tun und erweist sich als Sturz nach unten (Fallschirmsprung). Deswegen wird der Fallschirmfallsprung Moskvas und das darauffolgende Versinken in die Tiefen der Erde als Diskreditierung der Idee und als Allegorie des Zusammenbruchs des Sozialismus bzw. seines Erbaus in Russland der 1930er Jahre interpretiert.⁵⁶⁷

Der Roman ist nach einem kumulativen Schema gebaut: das Sujet ist eine Art Auffädlung der Ereignisse, die nichts anderes als verschiedene Formen der Namensrealisation sind. Moskvas „Liebesgeschichten“ sind im Endeffekt eine Geschichte mit einem Mann und seinen Äquivalenten. Das Aufeinanderreihen der Episoden ergibt ein umfassendes Bild der sowjetischen Realität, obwohl das Ganze unter dem Zeichen der Täuschung steht. Diese Illusion ist schon von Beginn an vorprogrammiert - das, was die Protagonistin für die „Revolution“ hält, erweist sich als trivialer Aufstand im Gefängnis, d.h. die Ursache, der Impuls für die wichtigen Ereignisse in ihrem Leben und für die Entwicklung der Welt im Allgemeinen (im Sinne der mythopoetischen Lektüre des Romans) hat rein zufälligen Charakter, - dem Zufall werden die Attribute der Stunde Null verliehen. Einen zufälligen Charakter hat auch die Erkenntnis der fehlerhaften Interpretation – die hinkende Musja (und nicht Moskva) erfährt bei einem der Alltagsgespräche mit ihrem Mann, dass er, dieser

Jeden Tag wusch sich Moskva die Haare, da sie den Schmutz in den Haaren spürte und sogar weinte, weil der Schmutz gar nicht weggeht.

⁵⁶⁵ Sartorius träumt von Moskva als Verstorbene, die in Armut auf ihr Begräbnis wartet, vgl.:

Иногда она снилась Сарториусу, жалкая или усопшая, лежащей в бедности последний день перед погребением... (А. Платонов (3), *Счастливая Москва*, стр. 70.)

Sartorius träumte manchmal von ihr - armselig oder verstorben, in Armut am letzten Tag vor ihrer Bestattung liegend...

⁵⁶⁶ Das Motiv der Amputation kann als Realisation des Mythos vom „Bauopfer“ interpretiert werden. Im Roman des sozialistischen Realismus wird das Mythologem des physischen Kenosis viel exploitiert (vgl. I. Smirnov, 1994 : 253). Demzufolge, nachdem der Protagonist schwere Verletzungen (Krankheiten, Entbehrungen) überlebt, kehrt er in das normale Leben zurück und erreicht seine Ziele. Moskva, trotz des Verlustes ihres Beins, gelingt es nach, wie vor, von Männern begehrt zu sein.

⁵⁶⁷ Vgl. bei N. Drubek-Maier (1994 : 262):

Великая стройка для Платонова в 1936 году уже в состоянии развалины, "большого мертвеца"..."
Der große Bau ist für Platonov schon 1936 im Verfallszustand, im Zustand der „großen Leiche“.

erbärmliche Mensch, und nicht der Märtyrer der Revolution in der denkwürdigen Nacht mit der Fackel lief. Ganz paradoxal erscheint dabei die Kombination der Wichtigkeit der dargestellten Ereignisse und der Nichtigkeit ihrer Teilnehmer. Programmatisch für das ganze Modell des aufzubauenden Sozialismus ist das Wiederholen des Wortes *skučnyj* („langweilig“) in den ersten zwei Sätzen des Romans. Mehrmals wiederholt, findet dieses Wort noch zwei Äquivalente – *grustnyj* und *sirotskij*. Das allgemeine Glück bzw. die Freude als eines der Konzepte der neuen Welt dominieren zwar Diskurse, aber immer in Form eines Oxymorons:

Божко тосковал от грусти, хотя причиной его жизни была всеобщая радость...⁵⁶⁸
 Božko war von Traurigkeit erfüllt, obwohl die allgemeine Freude der Grund seines Lebens war...

Она повсюду замечала радость или удовольствие, однако ей самой делалось всё более печально...⁵⁶⁹
 Sie merkte überall die Freude und den Genuss, sie aber wurde immer mehr traurig...

Die Protagonisten sind stets mit folgender Realitätszerspaltung konfrontiert: der offizielle politische Diskurs schafft eine Realität, die sich wesentlich von der empirischen unterscheidet. Die kompensatorische Funktion wird zu einer der bedeutendsten im Diskurs der Protagonisten - ihr Leben erweist sich dabei als totale Verleugnung der Realien und als Glaube an Zweckmäßigkeit des Geschehens. Die Abfolge der „Tätigkeiten“ Moskvas entspricht völlig der Fähigkeit der „Menschen neuer Formation“, neue Berufe in kürzesten Fristen zu erlernen und darin Meister zu werden.⁵⁷⁰

Das Motiv des neuen proletarischen Messianismus⁵⁷¹ (eingeführt mit dem Esperantisten Božko) betont einen wichtigen Aspekt in der Selbstprojektion der Sowjetunion der 1930er Jahre: Die Heimat des Sozialismus hat Ansprüche auf die Globalisierung und verrät sich trotz des grundlegenden Postulats eines K. Marxes über die „Heimatlosigkeit“ des Proletariats, als

⁵⁶⁸ А. Платонов (3), *Счастливая Москва*, стр. 12.

⁵⁶⁹ Ebd., S. 55.

⁵⁷⁰ Vgl. bei M. Ryklin (1995 : 85): Срастание рабочего со своей профессией происходить не должно, ибо он изначально принадлежит новому коллективному телу, символизируемому партией. Любая специализация является с этой точки зрения случайной и преходящей, постоянной остается лишь ориентация на изменения, готовность по зову новой власти снова и снова начинать с нуля. Неспособные, нежелающие принять или просто не понимающие этих беспрецедентных требований признаются принадлежащими «старому» миру...

Das Zusammenwachsen des Arbeiters mit seinem Beruf darf nicht stattfinden, da er von Anfang an zum neuen kollektiven Körper gehört. Jede Spezialisierung ist aus diesem Blickwinkel zufällig und zeitlich begrenzt, konstant bleibt nur die Orientierung auf die Veränderungen, die Bereitschaft, immer wieder nach der Aufforderung der neuen Macht von Null anzufangen. Die Unfähigen, diejenigen, die nicht wollen, die sich weigern, dies anzunehmen oder die diese beispiellosen Anforderungen nicht verstehen, werden als Angehörige der „alten Ordnung“ eingestuft.

⁵⁷¹ Berdjaev hat dieses Phänomen folgendermaßen interpretiert:

...произошло как бы отождествление двух мессианств, мессианизма русского народа и мессианизма пролетариата (Н. Бердяев (1), *Истоки и смысл русского коммунизма*, стр. 125.)

Es kam zu einer Gleichsetzung zweier messianischer Ideen, vom Messianismus des russischen Volkes und dem Messianismus des Proletariats...

Heimat des Weltproletariats. Die „Kameradschaft“ soll als neuer Typus von Verwandtschaft auftreten und wird als Alternative zu den „alttestamentarischen“ Familienbeziehungen ausgelegt. Trotz des reizvollen Charakters dieser „Kameradschaft“⁵⁷² sind die Menschen in *Ščastlivaja Moskva* auf der Suche nach der Liebe, die als Synonym für Kommunismus auftritt. Sie verstehen den Kommunismus als Möglichkeit sich zu vereinigen und das „Befremden“ (*nedoumenie*), das „im Raum zwischen ihnen steht“ (*stoit v prostranstve meždu nimi*), zu überwinden. Im Motiv der „die Menschheit rettenden Liebe“ realisiert sich das „Projekt der Rettung“ von Moskva. Aber die physische Vereinigung der Menschen löst das Problem der Isolierung⁵⁷³ nicht und der Kommunismus befindet sich anderswo.

Im Bewusstsein der neuen Generation fällt die Omnipräsenz der Zukunft mit dem Bestreben in die Höhe zusammen; die Zukunftsvisionen sind mit dem Himmel verbunden und der Raum wird auf vertikaler Ebene ausgebreitet – das gelobte Land der zukünftigen Generationen befindet sich in einer der höheren Schichten der Atmosphäre (Version vom Konstrukteur der Flugzeuge Mul'dbauër) und das Überwinden der Schwerkraft sollte der Vektor der Bewegung sein:

Мульдбауэр говорил о слое атмосферы на высоте где-то между пятьюдесятью и стами километров. [...] Мульдбауэр предсказывал близкое завоевание стратосферы и дальнейшее проникновение в синюю высоту мира, где лежит воздушная страна бессмертия...⁵⁷⁴
 Mul'dbauër sprach über eine Atmosphärensicht auf der Höhe irgendwo zwischen fünfzig und hundert Kilometer. [...] Mul'dbauër prophezeite die baldige Eroberung der Stratosphäre und das weitere Eindringen in die blaue Höhe der Welt, dahin, wo das himmlische Land der Unsterblichkeit liegt...

Diese Version hat den Charakter einer Parodie – die „nicht flimmernde Sonne mit der toten Spannung“ (*nemercajuščee solnce s mërtyvm nakalom*) erinnert an die „Sonne der Toten“; im Namen des Wissenschaftlers ist die katabatische Bewegung vorhanden.

Die Bewegung nach unten wird auf mindestens drei Ebenen dokumentiert; neben zwei offensichtlichen Linien, der Linie der Ereignisse (Fallschirmsprung, Arbeit in der Grube des *metrostroj* = „Katabasis“) und der Linie der „physischen Verwandlungen“ = „physischer Untergang“ („из неё вышла кровь“⁵⁷⁵, „das Blut floss aus ihr heraus“, „она пожелтела и руки её высохли от неподвижности“⁵⁷⁶, „sie ist gelb geworden und ihre Arme sind ohne Bewegung ganz dünn geworden“) ist noch eine dritte, nämlich die „Wohnungslinie“, von

⁵⁷² Die sowjetische Heimat wird in Briefen von Božko als „Große Familie“ modelliert. Die Episode im Komsomolzenklub, in dem sich die junge Elite für ein Festmahl trifft, lässt sich als Abendessen in der Großfamilie lesen; für Sartorius wird sein neues Amt „die Familie, der Unterschlupf und die neue Welt“ („семейство, убежище и новый мир“, А. Платонов (3), *Счастливая Москва*, 69).

⁵⁷³ ... все люди были заняты лишь взаимным эгоизмом... (А. Платонов (3), *Счастливая Москва*, стр. 55.)
 ... Alle Menschen waren nur mit ihrem gegenseitigen Egoismus beschäftigt...

⁵⁷⁴ Ebd., S. 36.

⁵⁷⁵ Ebd., S. 64.

⁵⁷⁶ Ebd., S. 67.

Belang.⁵⁷⁷ Der *locus* „neues Moskau“ wird vertikal modelliert: Am Romananfang tritt das Moskauer Hochhaus (der Turm), in welchem Viktor Božko - der sowjetische Mensch *per definitionem* und verallgemeinerte Vertreter der Menschheit - wohnt, als Inbegriff der neuen Welt auf. Das Motiv des Turmes ist einerseits ein Autozitat⁵⁷⁸ (der zentrale utopische *locus* vom Roman *Kotlovan* (*Die Baugrube*) ist ein Turm als Wohnsitz des glücklichen Weltproletariats) und andererseits ein für die utopische Tradition typischer Chronotop, die architektonische Verkörperung der Ansprüche der Avantgarde, „den Himmel zu bestürmen“ und ein für die 1920er - 1930er Jahre aktuelles Baukonzept⁵⁷⁹ (V. Tatlins *Denkmal für die III. Internationale*, Projekt vom Palast der Sowjets, Turm-Konstruktionen V. Šuchovs etc.). Anfangs wohnt Moskva als „Luftmensch“ auch im fünften Stock dieses Wohnturmes, der im Gegensatz zu den niedrigeren Bauten (Räume der „tiefen und fehlerhaften Klänge“ der alten Welt) positiv konnotiert wird. Die unwiderstehliche Schwerkraft der Erde, die Moskva während des Fallschirmsprungs spürt, gewinnt mit dem Verlust ihres heroischen Status und ihrem existenziellen Untergang, der als Leben mit Komjagin in dem niedrigen Bau einer Wohngenossenschaft endet, an Kraft. Solange Moskva auf der Oberfläche der Erde bleibt, gelingt es ihr, dem Chaos zu widerstehen (der zusätzliche Fallschirm rettet sie und sie widersteht Komjagin und dessen Doppelgänger, dem Mann aus dem Restaurant). Auf der Sujetebene erweist sich das Schicksal Moskvas als Übergang bzw. Verlust des „Pneumatischen“ und das allmähliche Versinken in die Sphären der „toten Materie“ (Arbeit im Kriegskommissariat, Besuche von der *žakt*). Diese katabatische Bewegung kulminiert in der Arbeit beim Metrobau und dem Sieg der dunklen Kräfte (Unfall in der Grube). Der Weg in die unterirdischen Räume wird als Hadesgang dargestellt, obwohl im Roman dem traditionellen mythischen Muster, das die Initiation und Katharsis voraussieht, nicht gefolgt wird. Die Katabasis fängt zwar mit dem traditionellen Überschreiten der Grenze⁵⁸⁰ an, endet

⁵⁷⁷ Hinweise darüber bei H. Kostov (2000 : 157).

⁵⁷⁸ Das Projekt von Ingenieur Pruševskij sieht den Bau eines „Turmes, der für Ewigkeit der glückliche Wohnsitz für die Arbeiter der ganzen Welt“ („в середине мира башней, куда войдут на вечное поселение трудящиеся всей земли“) wird, voraus. Das Motiv des Baus eines „bolševistischen“ Hauses für „alle Menschen“ ist auch in der frühen Erzählung A. Platonovs *Rasskaz o mnogich interesnyh veščach* (*Erzählung über viele interessante Sachen*) vorhanden (Hinweise darüber finden sich auch bei H. Günther, (1995 : 145-148). N. Malygina (1998 : 78) weist auf das Motiv des Turm-Karussells in der Erzählung *Usomnivšijsja Makar* (*Bedenkender Makar*) hin.

⁵⁷⁹ Mehr darüber bei V. Papernyj (1996 : 31ff.), I. Smirnov (1995 : 198-209).

⁵⁸⁰ Moskva geht durch ein Tor am Kalančevskaja Platz, das am Eingang zur Unterwelt steht:

На Каланчевской площади, за дощатой изгородью шахты сопели компрессоры метрополитена. У рабочего входа висел плакат: "Комсомолец, комсомолка! Иди в шахту метро!.."

Москва Честнова поверила и вошла в ворота... (А. Платонов (3), *Счастливая Москва*, стр. 58.)

Am Kalančevskaja Platz hinter dem hölzernen Zaun der Baugrube schnauften die Kompressoren der U-Bahn. Am Eingang hing ein Plakat: „Komsomolze, Komsomolzin! Geh in die Metrogrube!...! Moskva hat daran geglaubt und ist in das Tor gegangen...

aber nicht mit der erwarteten „Wiedergeburt“: Nicht Moskva kehrt aus der an die Oberfläche zurück, sondern ein triviales Metrobaumädchen, das nachher Musja heißt.

16. Prosatheorie: O. Mandel'stams „Eisenbahnprosa“

Die Krise der traditionellen Romanform gegen Ende des 19. Jhs., die Dominanz der wortkünstlerischen Gattungen um die Jahrhundertwende, das Entstehen der Kurzgattungen als neue narrative Form, das Auflösen der psychologischen Motiviertheit sowie die Tendenz zur Gegenstandslosigkeit gehen der Diskussion⁵⁸¹ über die literarischen Gattungen, die die 1920er Jahre charakterisiert, voraus. O. Mandel'stam setzt sich mit der Debatte über die zeitgenössische Prosa auseinander und formuliert seine Position in drei Aufsätzen – *Konec romana* (*Das Ende des Romans*,), *Zapiski čudaka* (*Notizen eines Sonderlings*,) und *Literaturnaja Moskva. Roždenie Fabuly* (*Literarisches Moskau. Die Geburt der fabula*). Nichtsdestoweniger arbeitet er um diese Zeit auch an Prosawerken: Nach N. Mandel'stam war das *Razgovor s Dante* (*Das Gespräch mit Dante*) in vielen Bezügen eine Art Selbstbekenntnis. Die Analyse seiner eigenen Poetik, *Egipetskaja Marka* (*Ägyptische Briefmarke*), ist dagegen eine Lobpreisung der Erzählkunst. Im Hinblick auf die Tradition des mimetisch-fiktionalen Romans zeichnet sich Mandel'stams Prosa als eine Neuheit, als ein völliger Gegensatz zur Ästhetik der geschlossenen Form aus. Die Prinzipien „Verbindungslosigkeit“ bzw. „Zusammenhanglosigkeit“ (*bessvyjaznost', razvyjaznost'*) werden zu ihren grundlegenden Kategorien und die Segmentierung bzw. Zerlegung der einheitlichen Sujetlinie wird durch Abschweifungen, Methathesen usw. gekennzeichnet.

Wie die anderen Werke der russischen Metaprosa ist *Ägyptische Briefmarke* ein Werk, in dem bewusst und systematisch über den Status der Erzählung selbst als Artefakt reflektiert wird und der Frage nach den Grenzen zwischen Fiktion und Realität bzw. ihrem Verhältnis zueinander besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird. Demzufolge erscheint das Werk als „dezentriert“ – der scribentische Prozess erlangt den Status der Schöpfung einer absolut individuellen Welt, die als Einzige mit den absoluten Werten des menschlichen Seins verbunden ist. In *Ägyptische Briefmarke*, wie in anderen Werken der russischen Metaprosa der 1920er-1930er Jahre, wird der Schöpfungsprozess thematisiert, wobei durch *obnaženie priëma* (*Entblößung des Verfahrens*) der Akzent von dem einheitlichen, im Text kodierten Weltbild auf den Prozess der Weltmodellierung verschoben wird. Mit der Auflösung der mimetischen Motivierung, durch die Brechung der fiktiven Welt und die Verschiebung des Zentrums in die Metasphäre der auktorialen Reflexion, entsteht u. a. eine neue Art der Kommunikation - sowohl der Autor, als auch der Leser erlangen einen neuen Status in diesem Schöpfungsspiel.

⁵⁸¹ Mehr darüber bei A. Hansen-Löve (1984 : 317-339).

Die Erzählung fängt wie jedes literarische Werk mit einer *fabula* an, gegen dessen Ende ist die vom Erzähler angekündigte „Verbindungslosigkeit“ (*bessvjaznost'*) immer mehr zu spüren; immer lauter ist Mandel'stams Wort über die Prosa zu hören. Auf der Makroebene behandelt die Erzählung das Ende der Petersburger Kultur, die traditionellen Motive des „Petersburger Textes“ werden in eine vorgetäuschte *fabula* – der Verlust des Ausgehanzugs von einem Petersburger Melomane – eingeflochten.

Textfragmente, anhand dessen die *fabula* der Erzählung sich rekonstruieren lässt, sind im ersten und im siebten bzw. achten Kapitel verstreut. Der Ausgehanzug Parnoks wird im ersten Kapitel gestohlen und an den Rittmeister Kržižanovskij verkauft. Dieses „Unheil“ wird dadurch komplettiert, dass auch die besten Hemden Parnoks dem dämonischen Rittmeister in der Wäscherei gegeben werden. Die Geschichte des Ausgehanzugs ist zwischen dem ersten und dem siebten (vorletzten) Kapitel aufgeteilt. Erst nach den Szenen in der Wäscherei und beim Zahnarzt, nach der Phantasie über das Frühstück in Barbizon, nach dem Fragment über den Dieb und die Beerdigung der *uroženka* von Piemonte („gebürtigen Piemontesin“) Angiolina Bosio, nach dem Traum über die Stadt Malinov („Himbeerenstadt“) und dem Gespräch zwischen den Spatzen und der Krähe, erst dann ist das, was zur „eigentlichen“ *fabula* dazugehört, zu Ende. Der Ausgehanzug hing zwei Stunden lang beim Schneider Mervis und wurde dann zum besagten Rittmeister geschickt. In diesem Kontext erscheint das Ende der *fabula* wie eine Rückkehr, eine Art Wiederaufnahme, so dass der gesamte Text sich erst ergibt, wenn diese zwei Fragmente miteinander montiert werden. Im achten (letzten) Kapitel endet die Parnok-Linie und der Leser erfährt, dass der Rittmeister Kržižanovskij mit dem Zug fährt und an der Station Klin Kaffee trinkt:

В Клину он отведал железнодорожного кофия, который готовится по рецепту, неизменному со времён Анны Карениной, из цикория с прибавкой кладбищенской земли или другой какой-то гадости в этом роде.⁵⁸²

In Klin kostete er Bahnhofskaffee, der seit den Zeiten Anna Kareninas unverändert nach demselben Rezept zubereitet wird: aus Zichorie und einer kleinen Beigabe von Friedhofserde oder irgendeinem ähnlichen Dreck.

Hinter der „harmlosen“ Information des vorletzten Satzes von *Egipetskaja marka* – Eisenbahnfahrt und Kaffeepause – stehen aber die über den ganzen Text verstreuten Motive (der Kaffee wird im dritten Kapitel erwähnt, Anna Karenina taucht im fünften Kapitel auf, die „Friedhofserde“ ist der Hinweis auf alle Todesfälle in der Erzählung und auf die Beerdigung von Angiolina Bosio). Die Reiseroute vom Rittmeister ist ganz programmatisch von Petersburg nach Moskau gerichtet und die Rezeptur vom „Eisenbahnkaffee“ ist ein fernes Echo von der gefüllten Pastete aus *Der Revisor*. Diese Rezeptur aus verschiedenen Zutaten

⁵⁸² О. Мандельштам (1), *Египетская марка*, т. 1, стр. 42.

und Zeiten, vor allem aus „irgendwelchem Dreck“, d. h. „Reste“, weist auf den heterogenen Charakter der Kultur im Allgemeinen, auf ihre Diskontinuität und auf den additiven Prozess ihrer Entwicklung im Besonderen hin. Mit dem „Eisenbahnkaffee“ als Mischung verschiedener Elemente (vor allem „Zichorie“ als Ersatz für echten Kaffee und „Erde“ als weiterem Teil, der Farbe und Substanz vortäuscht und der auch einen kleinen Nachgeschmack des Todes hineinbringt) wird auch die Idee der sich durch die ganze Erzählung durchziehenden „Bruchstückhaftigkeit“ konnotiert.

Das, was zur tatsächlichen „*fabula*“ gehört, erscheint absolut unproportionall zum restlichen Textkomplex. Das „Übrige“, die „Marginalien“ und der „Fieberwahn“ in der traditionellen Form der „lyrischen Abschweifungen“ (*liričeskie otstuplenija*) nehmen immer mehr Platz ein, so dass die Spur Parnoks gegen das Ende der Erzählung verloren geht. Diese „Abschweifungen“, wie Prosagedichte, unterscheiden sich sowohl inhaltlich, als auch graphisch vom „Haupttext“. Das graphische Hervorheben der Marginalien aber ist kein Novum: Im Werk V. Rozanovs sind oft die Kursivschrift und die Einführungszeichen ein Signal für einen textinternen Dialog mit verschiedenen „Vertretern“ der russischen Gesellschaft. In A. Belyjs *Die Symphonie* werden die Sätze innerhalb der Fragmente durchnummeriert und manche Wörter erscheinen fett oder in Kursiv gedruckt, in den Romanen *Peterburg* und vor allem in *Kotik Letaev* werden Absätze segmentiert und die Zeilen werden verschoben gedruckt (*obryvčatost'* - Verfahren⁵⁸³).

Das Autorenwort nimmt die Form einer Arabeske ein, ohne zu warten, bis die akademischen gesammelten Werke die Zeichnungen des Dichters am Rande des Manuskripts *post mortem*

⁵⁸³ Вечером: -

- на летящих спиралях, с обой, круже-
веют, горя, косяки красных зорь: бледно-
розовым роем, а –
- Раиса Ивановна мягким,
агатовым взглядом таинственно
преводит мой взгляд: переводит
туда, где –
- багровая голова, со стены
хохоча, огрызнулась
оскалом.

(А. Белый (2), *Котик Летаев*, т. 2, стр. 342.)

Am Abend: -

- auf den fliegenden Spiralen der Tapeten, wie die Stickerei,
brennen die Schwärme der Morgenröte: - wie ein hell-
rosa Schwarm, aber –
- Raisa Ivanovna führt meinen Blick, führt
mit ihrem Achatblick voller Geheimnisse, führt dahin,
wo –
- der flammendrote Kopf von der Wand
lachend
die Zähne fletscht.

als bloße Illustration nachdrucken (vgl. Fragment über die schöne schnurbärtige Griechin, *pero risuet usatiju grečeskiju krasavicu*). Auf diese Weise werden der „Haupttext“ und das „Autorenwort“ gleichberechtigt, die Aufmerksamkeit des Lesers wird auf die Marginalien aufgelockt. Der Vorschlag Mandel'stams, das Manuskript mit Ausnahme der Marginalien zu vernichten (Fragment *uničtožajte rukopis'*, „Vernichtet das Manuskript“), ist als Hinweis auf die Machart seiner Prosa (abweichend vom Traditionell-Fiktionalen, mit Betonung des Unbewussten und Krankhaften im Entstehungsprozess) zu verstehen.

Я не боюсь бессвязности и разрывов.
 Стригу бумагу длинными ножницами.
 Подклеиваю ленточки бахромкой.
 Рукопись всегда буря, истрепанная, исклеванная.
 Она черновик сонаты.
 Марать лучше, чем писать.
 Не боюсь швов и желтизны клея.
 Портняжу, бездельничаю.
 Рисую Марата в чулке.
 Стрижей.⁵⁸⁴
 Ich fürchte weder den Mangel an Zusammenhang, noch fürchte ich Brüche.
 Mit einer langen Schere zerschneide ich das Papier.
 Ich klebe Papierstreifchen wie Fransen an das Blatt.
 Ein Manuskript ist immer ein Sturm, zerzaust, zerpickt.
 Es ist der Entwurf zu einer Sonate.
 Sudeln ist besser als schreiben.
 Ich fürchte werden Flicknähte noch das Gelb des Leims.
 Ich zeichne Marat in einem Strumpf.
 Uferschwalben.

In dieser Passage wetteifern die Zeilen miteinander, demonstrieren gleichzeitig ihre nur auf den ersten Blick scheinbare Verbindungslosigkeit und betonen die aus der Kontrolle des Autors geratenen Verbindungen der Worte und Sinngebungen. Das am Anfang angekündigte „Ich habe keine Angst [...] vor den Rissen“ transformiert sich in sein Gegenteil: „Ich habe keine Angst vor den Nähten“; *strigu* („zerschneide“) und *marat'* („sudeln“) finden ihre lautliche Äquivalenz in *strižy* („Uferschwalben“) und *Marat*. Das Aufbewahren und sogar das Hervorheben der Fugen, das bewusste Ablehnen von Übergängen und der logischen Abfolge von Fragmenten führt dazu, dass die semantische Integrität außerhalb der Textgrenze entsteht und laut T. Civ'jan, „in einer ihm zusätzlichen Distribution“ (*v dopolnitel'noj c nim distribucii*⁵⁸⁵) erscheint. Zu den Rissen und der Verbindungslosigkeit schließen sich bald der Petersburger Fieberwahn und Leere an, aus denen das „Erzählungs-Leben“ besteht; das sinnlose „Murmeln“ des *mužik* aus dem Traum von Anna Karenina dringt in die Prosa ein, so dass er, stotternd, zu ihrem Herrscher wird.

⁵⁸⁴ О. Мандельштам (1), *Египетская марка*, т. 1, стр. 24.

⁵⁸⁵ Т. Цивьян (1991 : 44.)

Страшно подумать, что наша жизнь - это повесть без фабулы и героя, сделанная из пустоты и стекла, из горячего лепета одних отступлений, из петербургского инфлюэнзного бреда.⁵⁸⁶
Ein schrecklicher Gedanke, dass unser Leben eine Erzählung ohne *fabula* und ohne Held ist, aus Leere und Glas gemacht, aus dem heißen Gestammel der Abschweifungen, aus dem Petersburger Influenzadelirium.

An dieser Stelle scheinen die intertextuellen Bezüge so unverschleiert zu sein, dass sie anhand folgender Begriffe: „Erzählung“, „*fabula*“, „Protagonist“, „Leere“, „Murmeln“, „Abschweifungen“, „Fieberwahn“ aufgezählt werden können. Die autoreflexive Metaebene von *Egipetskaja marka* bezieht sich auf die Tradition - vor allem auf die Krise der mimetischen Prosa - auf die Tradition der Autordarstellung im fiktionalen Rahmen des Bekenntnisromans, auf unzählige „Helden“ bzw. „Antihelden“⁵⁸⁷ und auf das Motiv des Fieberwahns im Petersburger Text, angefangen bei Puškins *Mednyj vsadnik*, über die *Petersburger Erzählungen* Gogol's und die Romane Dostoevskijs bis zum *mozgovaja igra* („Gehirnspiel“) in Belyjs *Peterburg*. Der Fieberwahn einerseits, als eine zusammenhanglose und eine nicht mehr von *ratio* bestimmte bzw. kontrollierte Rede⁵⁸⁸, die in den fiktionalen Text eingeführt wird, die Zersplitterung der Romanform, die Neigung zum Fragmentarischen und Intimen des Tagebuches, die Neigung zur *obryvčatost'* („Zerfetztheit“) nach dem Muster von V. Rozanovs *Opavšye list'ja* (*Aufgefallene Blätter*), sowie andererseits die „logische“ Folge der „Influenza“, werden zu Hauptmerkmalen des neuen Prosatypus. Mandel'stams berühmte Formel „ohne *fabula* und ohne Helden“ steht im intertextuellen Bezug zu N. Gumilëvs Rezension zu Annenskij's *Buch der Spiegelungen* (*Kniga otryženij*); vor allem zu *Vin'jetka na seroj bumage* (*Eine Vignette auf dem grauen Papier*, ein Kapitel aus dem *Buch der Spiegelungen*, das der Interpretation von Dostoevskijs *Der Doppelgänger* gewidmet ist

⁵⁸⁶ О. Мандельштам (1), *Египетская марка*, т. 1, стр. 39.

⁵⁸⁷ *Egipetskaja marka* enthält eine kurze Genealogie Parnoks:

Впрочем, как это нет родословной, позвольте – как это нет? Есть. А капитан Голядкин? А коллежские асессоры, которым „Господь мог прибавить ума и денег“. (О. Мандельштам (1), *Египетская марка*, т. 1, стр. 36.)

Übrigens, wieso soll er keinen Stammbaum haben, erlauben Sie mal, wieso nicht? Er hat einen. Und der Hauptmann Goljadkin? Und die Kollegienassessoren, denen „der liebe Gott ein wenig mehr Verstand und Geld hätte geben können?“

⁵⁸⁸ Tolstoj's Roman liefert auch ein Beispiel von „Eisenbahnprosa“. Vor der letzten Erwähnung des „schrecklichen *mužik*“ ist folgendes Fragment zu finden:

Она стала читать вывески. «Контора и склад». «Зубной врач». Да, я скажу Долли все. Она не любит Вронского. Будет стыдно, больно, но я все скажу ей. Она любит меня, и я последую ее совету. Я не покорюсь ему; я не позволю ему воспитывать себя. Филиппов, калачи. Говорят, что они возят тесто в Петербург. Вода московская так хороша. А мытищенские колодцы и блины. (Л. Толстой, *Анна Каренина*, т. 9, стр. 351.)

Sie begann Firmenschilder zu lesen. „Kontor und Niederlage“. „Zahnarzt“. Ja, ich will Dolly alles sagen. Sie kann Vronskij nicht leiden. Ich werde mich schämen müssen, und es wird mir sehr weh tun, aber ich will ihr trotzdem alles sagen. Sie hat mich gern, und ich will ihrem Rat folgen. Ich werde mich ihm nicht unterwerfen und nicht dulden, dass er den Versuch macht, mich zu erziehen. Filippov, Feinbäckerei. Man sagt, dass Filippov Teig nach Petersburg schickt. Das Moskauer Wasser ist so gut. Und in Mytišči sind es Wasserbrunnen und Pfannkuchen.

und das von Gumilëv den „authentischen Roman, aber ohne *fabula* und Bilder“ (*bez fabuly i kartin*)⁵⁸⁹ genannt wird.

Die Abwesenheit der *fabula* fällt bei Mandel'stam mit der hervorgehobenen Abwesenheit der psychologischen Motivierung, bei der Wiederaufnahme der Einzelmotive zusammen. Von diesem historisch bedingten Phänomen ist die Rede im Artikel *Konec romana*:

Современный роман сразу лишился и фабулы, т.е. действующей в принадлежащем ей времени личности, и психологии, т.к. она не обосновывает уже никаких действий.⁵⁹⁰

Der moderne Roman wurde mit einem Mal sowohl der Fabel, d.h. der in der ihr eigenen Zeit handelnden Persönlichkeit, als auch der Psychologie beraubt, da diese keinerlei Handlungen mehr zu begründen hat.

Das Zerlegen der einheitlichen fiktionalen Welt einerseits, sowie der Verzicht auf die textimmanente psychologische Motivierung andererseits, waren schon für die Prosa

V. Rozanovs charakteristisch, obwohl immerhin ein grundlegender Unterschied zu berücksichtigen ist: bei V. Rozanov wird die auktoriale Motivierung, der unmittelbare Einbezug des Biographischen in das Werk zum Charakteristikum des Stils, wobei die Entblößung des Auktoralen als Täuschungsspiel verkleidet ist und nicht als Bekenntnis gelesen werden soll. Bei Mandel'stam wirkt der Verzicht auf die psychologische Motivierung funktional, so dass die einzelnen dekontextierten Motive ein neues Paradigma bilden.

In *Egipetskaja marka* schlägt Mandel'stam dem Diktat der sujetlosen Prosa eine „soziologische“ Erklärung⁵⁹¹ vor: Ihre Protagonisten haben die Unabhängigkeit, die den Protagonisten Balzacs und Stendhals immanent war, verloren;⁵⁹² der Autor als Instanz verliert seine Identität und seine Rede ist stilistisch kaum von der eines Parnoks zu unterscheiden. Der ganze Text ist ein Interferenzspiel des Protagonisten und seines Autors, des Schauspielers und seiner Maske. Das Verschmelzen von Literatur und Leben (*naša žizn' – èto povest'*, „unser Leben ist eine Erzählung“, *vsjakaja vešč' mne kažetsja knigoj*, „jedes Ding kommt mir wie ein Buch vor“) ist eines seiner Hauptmotive, obschon Mandel'stam ein halbes Jahrhundert vor dem von R.Barthes postulierten „Autorentod“ selbst mit letzter Lebenskraft aufruft:

⁵⁸⁹ Hinweise darüber finden sich im Artikel von A. Barzach (1998 : 184).

⁵⁹⁰ O. Мандельштам (2), *Конец романа*, стр. 75.

⁵⁹¹ In seinen Überlegungen zum Problem der Prosagattung greift Mandel'stam wieder die These auf, dass u. a. die literarischen Formen mit der sozialen Situation zu verbinden sind. Das Interesse am Schicksal des Einzelnen motiviert psychologisch die Sujetentwicklung. Das Einführen verschiedener Nebenfiguren in die Romanform und infolgedessen das Zerlegen der zentralen Biographie des Helden sind die ersten Symptome der beginnenden Auflösung der sujethaften Prosaform.

⁵⁹² Im Artikel *Konec romana* bemerkt Mandel'stam über die Europäer:

Ныне европейцы выброшены из своих биографий, как шары из бильярдных луз, и законами их деятельности, как столкновением шаров управляет один принцип: угол падения равен углу отражения. (O. Мандельштам (2), *Конец романа*, стр. 74-75.)

Nun sind die Europäer aus ihren Biographien herausgeschleudert worden, wie Billardkugeln, und die Gesetze ihres Handelns werden, wie der Zusammenprall der Kugeln auf dem Billardtisch, von dem einen Prinzip regiert: der Einfallswinkel ist gleich dem Ausfallswinkel.

Господи! Не сделай меня похожим на Парнока! Дай мне силы отличить себя от него!⁵⁹³
Guter Gott! Lass mich nicht Parnok ähnlich sein! Gib mir die Kraft, mich von ihm zu unterscheiden!

Die Krise der auktorialen Instanz bzw. der Verlust der zentralen Rolle des Individuums in der Gesellschaft hat eine zunehmende Rolle des Pragmatischen in der Prosa zur Folge. Die Zerlegung der sujethaften Prosa ist schon in der zweiten Hälfte des 19. Jhs. zu finden, metapoetische Reflexionen über den Einbruch des Außerliterarischen⁵⁹⁴ in die geschlossene Romanform sind in *Zapiski iz podpol'ja* (Notizen aus dem Kellerloch) und in *Podrostok* (Der Jüngling) schon sehr zahlreich, die Zersplitterung der traditionellen Romanform auf der syntagmatischen Ebene ist der erste Schritt auf dem Weg zur sujetlosen Prosa.

Laut O. Mandel'stam tritt mit der russischen Revolution in der Literatur ein neuer Typus des Erzählers auf – ein „Eklektiker“, ein „Sammler“, der keinen Anspruch auf die Wahrscheinlichkeit der Handlung mehr hat. Die homogene Konstruktion des traditionellen Romans sei überholt und die Linie des russischen „prosaischen Wahns“ bekommt eine konstruktive Bedeutung. Relevant für die neue Prosa wird folgender Prinzip:

Это - организованное движение словесной массы, цементированной чем угодно. Стихия прозы - накопление. Она вся - ткань, морфология.⁵⁹⁵

Sie ist organisierte Bewegung einer Wortmasse, die mit irgendetwas zementiert sein kann. Das Grundelement der Prosa ist Häufung. Sie ist ganz Gewebe, Morphologie.

Das Prinzip der „Integralität in der Eklektik“ (*cel'nost' v èklektike*) hat das Entstehen einer neuen Textkonstruktion zur Folge: der Text wird segmentiert, wobei nicht die Logik des Sujets (ganz programmatisch ist der neue Typus der Erzählung „ohne *fabula* und ohne Helden“), sondern ein dem Text immanenter Rhythmus diese Segmentierung bestimmt. Die Texteinheiten werden aber weiterhin in „traditionelle“ Kapitel eingeteilt bzw. werden sie

⁵⁹³ О. Мандельштам (1), *Египетская марка*, т. 1, стр. 23.

Die russische Diskussion sowohl über die Autorenfigur als eine kultur-, weltanschauungs-, geschichts- und gattungsspezifische Instanz, als auch über die ambivalente Beziehung Autor - Held ist reichlich belegt. Auf die besondere Beziehung zwischen dem Autor und seinem Helden basierend auf dem Material von Dostoevskijs dialogischer Poetik wies M. Bachtin in *Problemy poëtiki Dostoevskogo* hin: Der Held wird erstens, als eine Figur interpretiert werden, die dem Autor potentiell gleich ist ("в потенциале и каждый из героев Достоевского - автор", М. Бахтин, 1972 : 42), er ist, zweitens, die lebendige Verkörperung einer unvollendeten und über sich selbst reflektierenden Idee, deren Existenzsphäre die ideologische Kommunikation verschiedener Bewusstseinsformen ist ("интериндивидуальна и интерсубъективна, сфера ее бытия не индивидуальное сознание, а идеологическое общение между сознаниями", 1972 : 147). Infolgedessen verliert der Protagonist allmählich die konkreten Charakterzüge, indem sie zum Objekt der Autoreflexion werden, er habe weder diese Züge, noch feste Definitionen, er funktioniere nicht als lebendiger Mensch, sondern als Subjekt des Bewusstseins ("не только растворяет в себе все возможные твердые черты своего облика, делая их предметом рефлексии, но у него уже и нет этих черт, нет твердых определений, о нем нечего сказать, он фигурирует не как человек жизни, а как субъект сознания...", 1972 : 85).

In seiner frühen Abhandlung *Der Autor und der Held in der ästhetischen Tätigkeit* griff M. Bachtin das Problem des Rückzugs des Autors auf Kosten der Entblößung der literarischen Gestalt auf und bestand darauf, dass der Autor mit sich selbst kämpfen muss, um eine axiologisch durchdachte und nicht bloß zufällige bzw. launenhafte Einstellung dem Helden gegenüber zu erlangen.

⁵⁹⁴ Mehr über die anti-sujethafte Tendenz im Bekenntnisroman findet sich bei A. Bognola (1995 : 141-144).

⁵⁹⁵ О. Мандельштам (2), *Литературная Москва. Рождение фавулы*, стр. 199.

immerhin graphisch von einander getrennt (durch Absätze, Abstände, Untertitel, unterschiedliche Länge der Zeilen, Abschnitte).

Das literarische Werk und die Marginalien scheinen im Traumzustand entstanden zu sein. Die Herrschaft über die Prosa gehört einer Figur aus dem Traum Annas an und einige Fragmente der *Egipetskaja Marka* sind Stenogramme der Träume (Geschichte über die Stadt Malinov, Traum über den Chinesen mit Damentaschen) oder rekurrierende Aufrufe: „*Prokljatyj son!*“ („Verdammter Traum!“) - sie stehen im Zeichen des Unbewussten und verschiedener Ängste (schreckliche steinerne Dame, Frau Doktor Strašuner, das *strašnoe slovo trebucha* („Frucht erregendes Wort Innereien“), *Strašnyj Sud* (das Jungste Gericht), Angst als Begleiter des Erzählers (*strach berët menja za ruku i vedët...*⁵⁹⁶, „Die Angst nimmt mich an die Hand und führt mich...“).

Egipetskaja marka wird zum Paradebeispiel von dem, was später von M. Bachtin als „Dialogizität“ verstanden wird und von J. Kristeva als Intertextualität definiert wird: Der Text erscheint als Schauplatz von „Permutation und Transformation“ anderer Texte, die bei der Textgenerierung bzw. Strukturierung neu gelesen werden, - neue Akzente werden gesetzt und die „Urtexte“ umgestellt, um ins neue Gewebe eingeflochten zu werden. Dabei überkreuzen und neutralisieren sich im Raum des Texts viele Äußerungen, die aus anderen Texten stammen. Diese These soll anhand folgenden Beispiels illustriert werden:

Страшная каменная дама в „ботиках Петра Великого“ ходит по улице и говорит:

- Мусор на площади... Самум... Арабы... Просеменил Семен в просеминий ...

Петербург, ты отвечаешь за бедного твоего сына!⁵⁹⁷

Eine schreckliche steinerne Dame geht „in den Stiefeln Peters des Großen“ durch die Straßen und spricht:

- Kehricht auf den Plätzen... Samum-Sanwind... Araber... Semën seufzt ins Seminar...

Petersburg, du wirst dich verantworten müssen für deinen armen Sohn!

Im Raum dreier Zeilen überlagern sich mehrere Aussagen, die aus Texten Puškins, Gogol's und Belyjs stammen und interferieren: In der geheimnisvollen Dame sind drei berühmte Puškinsche Gestalten – der Steinerne Gast, die Pikdame und der Eiserne Reiter – verschmolzen; „*botiki Petra Velikogo*“ (wörtlich „Stiefeln von Peter des Großen“) ist ein Kalauer, die „Pluralform“ vom „*botik Petra Velikogo*“ („Nachen von Peter dem Großen“) – eine der Petersburger Sehenswürdigkeiten. Das Anagramm „Мусор на площади... Самум“ („Kehricht auf den Plätzen... Samum - Sanwind“) und die plötzliche Erscheinung der „Araber“ ist möglicherweise eine Reminiszenz aus A. Belyjs *Petersburg*, in welchem der Terrorist Dudkin von einer geheimnisvollen Gestalt – dem Perser Šišnarfne – heimgesucht wird und das Anagramm seines Namens wiederholt. Der Aufruf „Петербург, ты отвечаешь

⁵⁹⁶ О. Мандельштам (1), *Египетская марка*, т. 1, стр. 40.

⁵⁹⁷ Ebd., S. 29.

за бедного твоего сына!“ („Petersburg, du wirst dich verantworten müssen“) ist eine doppelte Reminiszenz: erstens an A. Belyjs („Петербург, Петербург! [...] Ты мучитель жестокосердый!“), „Petersburg, Petersburg! Du, der hartherzige Peiniger!“ und zweitens an das Ende von N. Gogol's *Notizen eines Wahnsinnigen* („Матушка, спаси твоего бедного сына!“), „Mütterchen, rette deinen armen Sohn!“)

Das „zitierte“ Material ist nicht nur an einer Stelle eingesetzt, so dass das „zersplitterte“ Zitat oft erst am Ende anhand von Einzelementen rekonstruiert werden kann: der gestohlene Ausgehanzug Parnoks muss „wiedererobert werden“ („он отправился отбивать визитку“⁵⁹⁸), der Ausgehanzug wird dann auch „wiedererkannt“, sein Besitzer wird an einer anderen Stelle als *človeček* (Männlein = kleiner Mensch), den „die Pförtner und Frauen verachten“ („презираемый швейцарами и женщинами“), charakterisiert. Die „Ähnlichkeit“ mit seinem Ahnen gipfelt in der Prophezeiung „Выведут тебя когда-нибудь Парнок, - со страшным скандалом, позорно выведут – возьмут под руки и фьюить но выведут, ославят, осрамят...“⁵⁹⁹ („Irgendwann wird man dich hinauswerfen, Parnok, nach einem fürchterlichen Skandal schmäählich hinauswerfen. Man wird dir unter die Arme greifen und hoppla – rausfliegen wirst du, beschimpft und mit Schande überhäuft...“)

Sowohl das Einsetzen von Material aus der Reihe des literarischen Erbes - wie hier der pathologische Antiheld, seine schablonenhaften Reaktionen und Aufrufe und leicht erkennbare Minisituationen, die auf unzählige (oft erdachte oder nichtige) Konflikte mit der Gesellschaft hinweisen, - als auch Motive aus der rein pragmatischen Sphäre (*byt*-Sphäre) zerbrechen die lineare Welt der Narration.

In Mandel'stams Poetik bilden die zitierten und eigenen Einzelmotive ein Motivparadigma, so dass deren Semantik erst dann rekonstruiert werden kann, wenn alle Glieder der Kette vorhanden sind. Betrachten wir drei Aussagen, in denen zwei Merkmale – eine männliche Figur (Chineser, Petersburger Kutscher, Bauer) und ein Attribut aus der „weiblichen“ Sphäre (Damentasche, Bauernweibchen-Geldbörse) – gemeinsam sind:

1) Ночью снился китаец, обвешанный дамскими сумочками, как ожерельем из рябчиков...⁶⁰⁰

In der Nacht träumte ich von einem Chinesen, der mit den Damentaschen, wie mit einer Halskette aus Haselhühnern behängt war...

2) Петербургский извозчик – это миф, козерог. Его нужно пустить по зодиаку. Там он не пропадет со своим бабьим кошельком...⁶⁰¹

⁵⁹⁸ Ebd., S. 7.

Die Wiedereroberung bzw. das Wiedererkennen des Ausgehanzugs steht im intertextuellen Bezug zu Gogol's *Der Mantel*.

⁵⁹⁹ Ebd., SS. 9-10.

⁶⁰⁰ Ebd., S. 4.

⁶⁰¹ Ebd., S. 28.

Der Petersburger Kutscher ist ein Mythos, ein Steinbock. Man müsste ihn durch den Tierkreis fahren lassen. Da würde er nicht untergehen mit seiner Bauernweibchen-Geldbörse...

3) Железнодорожная проза, как дамская сумочка этого предсмертного мужичка...⁶⁰²
Die Eisenbahnprosa ist wie die Damentasche dieses Bauern und Vorboten des Todes...

Die betonte Konstruktionswiederholung verweist dann auf den Autor-Erzähler in einer vierten Aussage:

Я, обвешанный придаточными предложениями, как весёлыми случайными покупками...⁶⁰³
Ich bin [...] mit Nebensätzen wie mit fröhlichen Gelegenheitskäufen behängt...

Die sukzessiven Transformationen der Aussagen ergeben folgende Formel: Ich bin wie der Chinese aus meinem Traum (mögliche Assoziation aus der Prosa A. Belyjs – der Turaner in *Petersburg*, oder mit seinem Roman *Kreščěnyj kitaec*, *Der getaufte Chinese*). Und weiter: ich schreibe Prosa mit vielen Nebensätzen und diese Prosa ist dem *mužik* aus dem Traum von *Anna Karenina* ausgeliefert. Die Einkaufstaschen voller gelegentlicher Gegenstände („gelegentlich“ im Sinne von einzeln, miteinander nicht verbunden) gelten hier als Grundeinheiten der Prosa, die im paradigmatischen Bezug zu einander stehen. Im letzten metathetischen Fragment der Erzählung ersetzen die Waggonen diese Einkaufstaschen, dabei erlangt die „Ur-Damentasche“ aus dem Besitz Anna Kareninas einen Platz auf dem Tisch der Beweisstücke.

An dieser Stelle soll die zentrale Aussage O. Mandel'stams hinsichtlich des neuen Typus der Prosa zitiert werden: In *Egipetskaja Marka* (*Ägyptische Briefmarke*) wird die Allianz zwischen Bahn und Buch geschmiedet, Mandel'stam bedient sich in dieser Erzählung der Verkehrsmittel, um die spezifischen Verfahren des Sujets und der Syntax zu ikonisieren:

Железная дорога изменила всё течение, всё построение, весь такт нашей прозы. Она отдала её во власть бессмысленному лопотанию французского мужичка из "Анны Карениной". Железнодорожная проза, как дамская сумочка этого предсмертного мужичка, полна инструментами сцепщика, бредовыми частичками, скобяными предлогами, которым место на столе судебных улик, развязана от всякой заботы о красоте и округленности.

Да, там, где обливаются горячим маслом мясистые рычаги паровозов, - там дышит она, голубушка проза, - вся пущенная в длину – обмеривающая, бесстыдная, наматывающая на свой живоглотский аршин все шестьсот девять николаевских вёрст, с графинчиками запотевшей водки.⁶⁰⁴

Die Eisenbahn hat den Lauf, den Bau, den Takt unserer Prosa grundlegend verändert und sie dem sinnlosen französischen Gestammel des Bauern in „Anna Karenina“ ausgeliefert. Wie die Damenhandtasche dieses Bauern und Vorboten des Todes ist die Eisenbahnprosa mit Rangierwerkzeugen, Deliriumspartikeln und eisernen Präpositionen vollgestopft, die in einem Prozess auf den Tisch der Beweisstücke gehören. Sie ist gänzlich losgelöst von jeglicher Bemühung um Schönheit und Rundung.

Ja, dort wo die fleischigen Antriebsstangen der Lokomotiven von heißem Öl übergossen werden – dort kann es atmen, das kleine Prosatäubchen, in die Länge gestreckt, schamlos, mit falschem Maß messend, und spult sämtliche sechshundertundneun Kilometer der Nikolajer Bahnlinie mitsamt den beschlagenen Wodkakaraffen auf seinen gierig schluckenden Messstab.

⁶⁰² Ebd., S. 41.

⁶⁰³ Ebd., S. 39.

⁶⁰⁴ Ebd., S. 41.

In der theoretischen Diskussion über die Prosagattungen bekommen Verkehrsmittel als ikonisches Zeichen einen besonderen Platz; wenn Mandel'stam sich der Eisenbahn zuwendet, so erlangt das Automobil einen privilegierten Status in der Memoirenprosa V. Šklovskijs.⁶⁰⁵ Die Einführung der Automobil-Metapher ist bei Šklovskij nicht nur biographisch bedingt, denn das Automobil ist in den 1920er Jahren ein „Mechanismus“ *per definitionem*, - die Interpretation der Textanalyse als das Zerlegen bzw. Zusammenbauen und das Verstehen der Funktionsweise (bestimmte Anzahl von Verfahren) bzw. der Machart (*kak sdelano*) sind an seinem Beispiel mehr als veranschaulicht.

In *Egipetskaja marka* taucht das Motiv „Eisenbahn“ dreimal auf: zuerst im Fragment über den Sonntag in Barbizon (Kapitel 4) und zweimal am Ende des Textes – als Metapher für die neue Prosa und letztlich in der Schlusszene, in welcher der Rittmeister Kržižanovskij Petersburg verlässt. Das erste Fragment⁶⁰⁶ steht im Zusammenhang mit zwei Texten Mandel'stams – mit dem Gedicht *Koncert na vokzale* (*Bahnhofskonzert*) und dem ersten Kapitel von *Šum vremeni* (*Das Rauschen der Zeit*). Beide Texte sind eine Hommage an Konzerte in Pavlovsk um die Jahrhundertwende, *Das Rauschen der Zeit*, wie es sein Titel ankündigt, beginnt tatsächlich mit dem Lärm – den Lokomotivenpfeifen im Pavlovsker Bahnhof, in welchem sich visuelle und olfaktorische Wahrnehmungen mischen:

Свистки паровозов и железнодорожные звонки мешались с патриотической какофонией увертюры двенадцатого года, и особенный запах стоял в огромном вокзале, где царили Чайковский и Рубинштейн. Сыроватый воздух заплесневших парков, запах гниющих парников и оранжерейных роз и навстречу ему тяжелые испарения буфета, едкая сигара, вокзальная гарь и косметика многотысячной толпы.⁶⁰⁷ Pfeife von Dampflokomotiven und Klingelzeichen vor der Abfahrt der Züge mischten sich mit der patriotischen Kakophonie der Ouvertüre auf das Jahr 1812, und ein besonderer Geruch stand in diesem riesigen Bahnhof, in dem Čajkovskij und Rubinstein regierten. Feuchtende Luft modriger Parks, der Geruch fauliger Warmbeete und Treibhausrosen, und ihm entgegen – die schweren Ausdünstungen des Büffets, beißender Zigarrenrauch, brandige Bahnhofsluft und die Kosmetika einer vieltausendköpfigen Menschenmenge.

Die erste Lektüre von *Koncert na voksale* ergibt eine fast triviale Dichotomie – Musik (Kultur, Weltgeist) einerseits, und Bahnhof / Eisenbahn / Dampflokomotive (Symbol des

⁶⁰⁵ Laut L. Ginzburg sagte Ju. Tynjanov über V. Šklovskij, er möchte das literarische Werk wie ein Automobil erforschen, es erst zerlegen und dann wieder zusammenbauen.

⁶⁰⁶ Открытые вагонетки железной дороги плохо повиновались пару, и, растрепав занавески, играли с ромашковым полем в лото.

Паровоз в цилиндре, с цыплячьими поршнями, негодовал на тяжесть шапокляков и муслина.

Бочка опрыскивала улицу шпагатом тонких и ломких струн.

Уже весь воздух казался огромным вокзалом для жирных нетерпеливых роз. (О. Мандельштам (1), *Египетская марка*, т. 1, стр. 20-21.)

Die offenen Wägelchen der Eisenbahn gehorchten dem Dampf nur widerwillig, ließen die Vorhänge flattern und machten mit den Kamillenfeldern ein Lottospiel.

Die Lokomotive, im Zylinder und Antriebsstangen wie Kükenbeinchen, war entrüstet über das Gewicht der Klapphüte und des Musselgewebes.

Ein Wasserfäßchen spritzte Bindfaden auf die Straße, feine und zerbrechliche Saiten.

Schon war der ganze Luftraum wie ein riesiger Bahnhof für füllige und empfindliche Rosenköpfe.

⁶⁰⁷ О. Мандельштам (1), *Шум времени*, т. 1, стр. 45.

„eisernen Zeitalters“ im Sinne E. Baratynskijs oder A. Bloks⁶⁰⁸) andererseits. Für eine „tiefer“ Lektüre des Gedichts sind aber mehrere Elemente vom Belang: sein retrospektiver Charakter (die bürgerliche Kultur um die Jahrhundertwende gehört zum inneren Museum der Erinnerungen), das Entstehungsjahr (1921, Todesjahr von A. Blok und N. Gumilëv) sowie mehrere ikonographische und mythologische Allusionen. Im Gegensatz zum bekannten mythopoetischen Modell, in welchem die „eiserner“ Welt und die Musik, - wenn sie sich nicht gegenseitig ausschließen, - dann als Gegenpole auftreten, schafft Mandel'stam ein neues Modell – ein Modell der „Berührung“, ein Modell aus der kurzen Fusion des „Singen der Geiger“, der „Lokomotivenpfeiffe“ und des Abschieds im nächsten Augenblick, des Verschwindens der Musik aus dieser Welt, die zu viele Ähnlichkeiten mit dem Glaspalast und seinen Konnotationen aufweist. In dieser Hinsicht bekommt das Erscheinen des „teueren Schattens“ (Del'vigs? Puškins? Annenskij's? Bloks? Gumilëvs?⁶⁰⁹) einen zeichenhaften Charakter und die Musik im Pavlovsker Bahnhof klingt dort zum letzten Mal als Totenfeier. Der leer gewordene Bahnhof ist die Vorhalle zum Jenseits, in der jetzt tote Stille herrscht. In Bezug auf Pavlovsk wird in beiden Texten das Schattenreich erwähnt, allerdings fährt im poetischen Text der letzte Waggon zum Festmahl in Elysium von einem nicht genannten Bahnhof ab⁶¹⁰ und im prosaischen wird Pavlovsk selbst „Elysium“⁶¹¹ benannt. Die

⁶⁰⁸ 1834 veröffentlicht P. Vjazemskij ein Gedicht an V. Sollogub (*K grafu V.A.Sollogubu, An Graf V.A.Sollogub*), in dem er das „eiserner Zeitalter“ in seinem merkantil-prosaischen Sinne verurteilt:

Но в наш железный век, в сей век холодной прозы, / Где светлых вымыслов ошипаны все розы, / Где веры нет к мечтам и мертвы чудеса, / Где разум всё сушит... (П. Вяземский, *К графу В.А.Сологубу*, стр. 246.)

In unserem eisernen Zeitalter, in diesem Zeitalter der kalten Prosa, / in dem die Rosen der schönen Erfindungen ausgerupft sind, / in dem Träume kein Vertrauen erwecken und Wunder leblos sind, / in dem der Geist alles vertrocknet...

In E. Baratynskij *Poslednij poet (Der letzte Dichter)*, in dem das Motiv des „eisernen Weges“ (*železnyj put'* als Pendant zu Vjazemskij's *železnye kolei* „eiserner Furchen“) auftaucht, wird der Kultus des Nutzens bzw. der industriellen Projekte negativ bewertet. Seit der Veröffentlichung von Vjazemskij's *Poslanie grafu V.A. Sollogubu* wird das 19. Jh. das „eiserner Jahrhundert“ genannt - viel später, 1908 schreibt A. Blok seinen Artikel *Ironija (Ironie)*, in dem er es als „Jahrhundert des Glanzes und der Bestattungen“ charakterisiert:

... блистательный и погребальный век, который бросил на живое лицо человека глазетовый покров механики, позитивизма и экономического материализма, который похоронил человеческий голос в грохоте машин; металлический век... [...] Как не страдать нам такую болезнь, когда властительнее нашего голоса стали свистки паровозов, когда, стараясь перекричать машину, мы надорвались, выкричали душу... (А. Блок, *Ирония*, т. 5, стр. 347.)

... das Jahrhundert des Glanzes und der Bestattung, das Jahrhundert, das das lebendige Menschengesicht mit dem Schleier der Mechanik, des Positivismus und des ökonomischen Materialismus verdeckt hat, das die menschliche Stimme im Maschinenlärm begraben hat, das Jahrhundert des Metalls... [...] Wie sollten wir nicht krank werden, wenn die Lockpfeifen stärker, als unsere Stimme geworden sind, wenn wir unsere Kräfte verloren und unsere Seele ausgeschrien haben, als wir uns bemühten, lauter, als die Maschine zu schreien.

⁶⁰⁹ Mehr zur Interpretation der poetischen Allusionen hinsichtlich des Namens des Dichters: M. Gasparov *Eščë raz o funkcii podteksta v poetičeskom tekste (Koncert na vokzale)*, A. Purin *Prevraščenie babočki: o russkoj poëzii 20. veka*

⁶¹⁰ На звучный пир в элизум туманный / торжественно уносится вагон. (О. Мандельштам (1), *Концерт на вокзале*, т. 2, стр. 187.)

Und feierlich, in Richtung Nebel-Elysium, / zu einem Klang-Gelage rollt die Bahn.

„Friedhofsatmosphäre“ des Prosatextes mit der Feuchtigkeit der „modrigen Parks“ und dem Geruch der „fauligen Warmbeete“ in Kombination mit den „Treibhausrosen“, findet ein morbides Äquivalent in den folgenden zwei Versen des Gedichts, in denen sich das Glasgewölbe des Konzertsaals (das Firmament) in ein Grabgewölbe transformiert:

Нельзя дышать, и твердь кишит червями / И ни одна звезда не говорит.⁶¹²
Kein Atmen mehr. Das Firmament – voll Maden. / Verstummt sind die Sterne, keiner glüht.

Das Motiv „Eisenbahnprosa“ steht im intertextuellen Bezug zu L. Tolstojs *Anna Karenina*, das Assoziationsfeld Eisenbahn-Tod wird von Mandel'stam wiederaufgenommen⁶¹³, wobei nicht die tatsächlichen Umstände von Annas Tod von Belang sind, sondern die paradigmatische Motivreihe: Tod als Zerlegung – sinnlose Worte, Wahn, Traum. Die Marginalien von *Egipetskaja marka* bestehen aus diesem „Gestammel“ der Abschweifungen, sie sind voll von Träumereien und fieberhaften Phantasien. Auf der Suche nach der „wahren Prosa“ polemisiert der Autor immer wieder ihren „Wahncharakter“, sein letzter Monolog beginnt mit der Erwähnung des „sinnlosen Gestammel“. Das In-Erscheinung-Treten des *mužik* aus *Anna Karenina*, dieses „Vorboten des Todes“, wird in der Erzählung durch unzählige Erwähnungen des Todes bzw. der Hinrichtung vorbereitet: ein tödlich verletzter Puškin im ersten Kapitel, die Selbstjustiz der Menschenmenge an Fontanka, der Tod der Salatblätter, der Henker aus dem chinesischen Theater, die Hinrichtung der Kerosinlampe und der Tod von Angiolina Bosio...

In „Wahnfragmenten“ in *Anna Karenina* wird die Kontinuität der Narration aufgelöst, so dass die Zersplitterung des Bewusstseins mit einer deformierten Wahrnehmung zusammen fällt. Die Wahrnehmung der Außenwelt eines mit dem Zug Reisenden weist eine gewisse Ähnlichkeit (Deformation, Bruchstückhaftigkeit, Flimmern, akustische Täuschung bzw. Isolation, Selbst-Projektion des am Rande stehenden Betrachters etc.) mit der Wahrnehmung im Wahnzustand auf. Dabei ist wichtig, dass im Unterschied zu Tolstoj bei Mandel'stam die psychologische Motivierung negiert wird - die Bruchstücke der Motive bilden dann ein neues Paradigma.

⁶¹¹ ...в Павловск, как в некий Элизиум, стремился весь Петербург... (О. Мандельштам (1), *Шум времени*, т.1, стр. 45)

...Ganz Petersburg eilte nach Pavlovsk wie in irgendein Elysium.

⁶¹² О.Мандельштам (1), *Концерт на вокзале*, т. 2, стр. 187.

⁶¹³ *Das Rauschen der Zeit* beginnt auch mit einer ganz paradigmatischen Erwähnung von Tolstojs *Krejcerova sonata* und Konzerten in Pavlovsk :

Я помню хорошо глухие годы России [...] туманные споры о какой-то «Крейцеровой сонате» и смену дирижеров за высоким пультом стеклянного Павловского вокзала. (О. Мандельштам (1), *Шум времени*, т. 1, стр. 45.)

Ich kann mich gut an Russlands dumpfe Jahre erinnern [...] nebelhafte Wortgefechte über irgendeine „Kreuzersonate“ und den Dirigentenwechsel am hohen Pult des gläsernen Bahnhofs in Pavlovsk.

In der Eisenbahnprosa wird der Raum durch seine Bruchstückhaftigkeit, die alle Kategorien des Fiktionalen ausschaltet, charakterisiert. Diese Prosa ist wie eine „Damentasche“ mit „Rangierwerkzeugen“, deren Bruchstückhaftigkeit und Risse sich im Endeffekt in ihr Gegenteil transformieren. Die „Elementarteilchen“ des Wahns sind miteinander, anhand eiserner Präpositionen zusammengekoppelt, und diese Stellen bzw. die Art und Weise ihrer Zusammenkoppelung sind dermaßen evident, dass der „Tisch mit Beweisstücken“ ein wahrhafter Platz für sie ist. Diese „Elementarteilchen“ – semantische Elemente des Wahns – befinden sich im Inneren der Tasche, können aber auch auf der Oberfläche – dem Tisch der Beweisstücke – betrachtet werden; sie sind Elemente des Unbewussten, die sich bei der entsprechenden Analyse zu einer Sinnlinie rekonstruieren lassen.

Wie Waggon an einer Lokomotive werden heterogene Elemente mit verschiedenen semantischen Merkmalen in der Erzählung einandergereiht. Diese Prosa hat keinen Anspruch auf Schönheit oder auf eine „Rundung“ von Übergängen, sondern auf etwas Wichtigeres: die Verbundenheit aller Elemente zu einer Ganzheit. Diese Literaturform negiert die Ästhetik der geschlossenen Form und definiert sich als ein offener Text mit heterogenen Komponenten, die anhand einer Montage zusammen halten.

Die „Eisenbahnprosa“ ist gleichzeitig lang („in die Länge gestreckt“) und kurz genug, um die Kilometer der Eisenbahnlinie auf ihren „schluckenden Messstab“ zu „spulen“, wie ein Messstab hat sie die Eigenschaft, sich zusammenzufalten und sich in eine vielschichtige horizontale Struktur zu transformieren. Wie die Einzelteile des Messstabs sind Elemente der Prosa miteinander festverbunden, so dass sie dem Mythos verwandt sind. Der Mythos wird aber schon früher erwähnt: der Petersburger Fuhrmann sei ein Mythos, er sorgt für die Zyklichkeit der Bewegung, indem er den Tierkreis befährt. Auch in der Prosa ist die kreisende Bewegung, das Zyklische, vorhanden – nicht umsonst „spult“ sie die Kilometer der Nikolajer Bahnlinie auf, während Erinnerungen, fieberhafte Phantasien, Träume, Artefakte aus dem Museum der schönen Künste und Zitate aus den Literaturwerken der vorigen Epochen, Marginalien und Realien des Petersburger Alltags einen kompletten Zyklus bilden.

Entsprechend der Fahrweise des Zuges, für welche die Anschlusspunkte der Schienen und das Anhalten an den Stationen kennzeichnend sind, wird die Sujetlinie segmentiert und durch Wiederholungsstrukturen der Wortkunst wird die oszillierende Bewegung der Wagen veranschaulicht. Die Waggonpuffer symbolisieren die nicht-zeitlichen und nicht-kausalen Beziehungen zwischen den Einzelparadigmen: Es handelt sich um die im syntagmatischen Satzbau relativ freien und einen zeitlichen Bruch indizierenden adverbialen Ausdrücke, wie *vdruĝ, uŝe* usw.

На побегушках у моего сознания два-три словечка: и вот, уже, вдруг; они мотаются полуосвещённым севастопольским поездом из вагона в вагон, задерживаясь на буферных площадках, где насканивают друг на друга и расползаются две гремящих сковороды.⁶¹⁴

Mein Bewusstsein hat zwei bis drei Wörtchen als Laufburschen: „und jetzt“, „schon“ und „plötzlich“. Sie stürzen im halbdunklen Zug nach Sebastopol von Waggon zu Waggon und werden auf jeder Pufferplattform aufgehalten, wo zwei Bratpfannen aufeinander donnern und wieder auseinander kriechen.

Das Hin- und Herlaufen durch die Wagen - als die einzig mögliche Bewegung im Zug - stellt metaphorisch die Verschiebung der semantischen Merkmale von einem Motiv zum anderen dar. Durch ständige *pobeguški* entstehen Assoziationen zwischen verschiedenen Motiven und eine gewisse Sinnlinie bildet sich heraus.

⁶¹⁴ О. Мандельштам (1), *Египетская марка*, т. 1, стр. 41.

17. Schlussbetrachtung

Die Einführung der Eisenbahn Mitte der 1840er Jahre fällt mit einem gesellschaftlichen Transformationsprozess zusammen: Auf eine zuerst noch vage Weise setzt sich die Auffassung durch, dass Modernität vor allem bedeutet, sich beschleunigt im Raum zu bewegen und zugleich beständig kommunikativ zu sein. Die eminente Bedeutung des neuen Gefährts für die Erlebniswelt des Menschen ist nicht zu leugnen. Die Reise als Institution erlebt im 19. Jh. einen schicksalhaften Wandel: die immer schneller gewordene Verkehrswelt hat um Geschwindigkeit und Zeit zu gewinnen, das Beliebige (Ab- bzw. Anreisezeiten der verkehrenden Pferdekutschen) geopfert. Es entsteht eine abstrakte Zeit, der sich alle unterwerfen sollen – das Zeitalter der individuellen Uhren, der subjektiv bestimmten Abläufe und privaten Wünsche ist vorbei. Die Langsamkeit und der „Schlaraffenlandzustand“ werden zum Luxus, die Heilkraft der „Natur“ wird der Technik untergeordnet. Zu dieser Zeit erhöht sich die Transportgeschwindigkeit von Menschen und Waren parallel zum medialen Tempo von Nachrichten und Kommunikation. Zu Merkmalen der neuen Landschaftsbilder werden die Schienen und Telegrafmasten.

Um die Jahrhundertwende entsteht mit dem Verschwinden der weißen Flecken auf der Landkarte das Gefühl der völlig entdeckten und dadurch unerträglich banalisierten Welt, - die räumlichen Kategorieoppositionen wie „Hier“ vs. „Anderswo“, „nah“ vs. „fern“ verlieren an Bedeutung.

Der Ausbau der Eisenbahnlinien übt u. A. eine große Wirkung auf die Raumgestaltung aus, so dass große Räume zum ersten Mal zum Objekt von planerischen Überlegungen werden und zum Gegenstand von entsprechenden Expertengesprächen. Mit der zunehmenden Mobilität werden die Raumplanung und Raumordnung neu gestaltet.

In der Zeitspanne zwischen der Jahrhundertwende und 1930 kann man die Durchsetzung vieler neuer Technologien, die eine beschleunigte und verbesserte Überwindung von Distanzen erlauben, beobachten. Der tiefgreifende Wandel der Wahrnehmungsmodi und alltäglichen Praktiken hat zur Folge, dass der „Raum“ und die „Kommunikation“ zu Leitmetaphern in den Sozial- und Kulturwissenschaften werden.

Seit Mitte der 1920er Jahre erlebt der Raum des ehemaligen Russlands selbst eine radikale Metamorphose – er wird zum sowjetischen Raum, der weder Synonym der UdSSR oder ihres Territoriums, noch ein rein geografischer Terminus ist. Der „sowjetische Raum“ ist ein Typus des Raums, der zugleich topografische, landschaftliche, kulturelle und zeichenhafte Charakteristika in sich vereinigt. Die UdSSR als Realisation des „sowjetischen Raums“ auf

einem Sechstel der Erdoberfläche arbeitet einen eigenen ideologischen Diskurs aus, zu dem bevorzugten Mittel der Veranschaulichung die Lokomotive wird. Zu den neuen Postulaten der Sowjetgeografie gehören die räumliche Ausdehnung der heimatlichen Weiten und seine Abgeschlossenheit. Wenn im Roman und in der Malerei des sozialistischen Realismus die Weite und Größe des Landes als ein Sinnbild für die Macht der *bolševiki* und für den von ihnen erkämpften Fortschritt gilt, so wird im sowjetischen Massenlied mit der Weite des Landes auch der Begriff der Freiheit assoziiert. Der Begriff der Freiheit erlebt im Zuge dessen eine solche Umwertung, dass er fast zu seinem Gegensatz wird. Im Raumdiskurs sind verschiedene paradoxe Phänomene zu konstatieren, die diese Umwertung bestätigen. Ein Paradebeispiel dieses Diskurses liefert das besonders populäre patriotische Lied *Široka strana moja rodnaja* (*Groß ist meine Heimat*): Während hier die Weite des Landes, und damit die Freiheit der sowjetischen Bürger besungen wird, sterben diese millionenfach in den Straflagern des stalinistischen Systems oder müssen sich, wenn sie den Repressalien entgehen, auf engstem Raum in Gemeinschaftswohnungen zusammenzwängen.

Eine fast mystische Rolle spielt fortan die Staatsgrenze: Jener Raum, der innerhalb der Grenze liegt, gilt nicht nur als „groß“ und „weit“, sondern als Raum des realisierten Glückes, - jenseits der Grenze liegt das, was H. Günther als „antispaces“ beschreibt: das spatiale und ideologische Gegenbild. Demzufolge kommt der Figur des Grenzwächters im Propagandadiskurs eine herausragende Bedeutung zu. Man propagiert die Unterwerfung der Berg- bzw. Eismassive, schafft zahlreiche Rekorde in der Luft, träumt vom Blühen der Apfelbäume auf dem Mars und erlebt zugleich im Alltag eine fast totale Einschränkung der Mobilität bis auf den Entzug des Reisedokuments einer ganzen Dorfbevölkerung. Geografische Karten werden zu Trägern eines Geheimwissens, der Metrobau ist in erster Linie der Bau eines Militärobjekts, das ganze Land singt *„Esli zavtra vojna, esli zavtra v pochod“* („Falls morgen der Krieg beginnt, falls wir morgen in den Militärzug müssen“), die Schießübungen und das Fallschirmspringen gehören zum Alltag, aber der Kriegsbeginn wird trotzdem etwas völlig Unerwartetes erlebt. Dieser Riesenraum wird durch die Eisenbahn vernetzt, Projekte weiterer Eisenbahnlinien, wie die Slogans des sozialistischen Baus, erschüttern durch ihre extreme Kühnheit und absurde Zielsetzung, die Eisenbahnstrecken selber überraschen durch die Verbindung von Extrempunkten innerhalb des Landes.⁶¹⁵

Das Thema Eisenbahn in der Literatur ist so vielgestaltig, dass in dieser Arbeit nur ein begrenzter motivischer Ausschnitt beleuchtet wurde. Die Analyse der Situateme und Motive

⁶¹⁵ Vgl. die Worte des bekannten Lagerlieds:

А по тундре, по железной дороге / Едет поезд «Воркута-Ленинград»...
Durch die Tundra, auf den Eisenbahnschienen / fährt der Zug „Vorkuta-Leningrad“...

in den literarischen Werken folgte zwar der Chronologie ihrer Erscheinung, ließ aber ganz wichtige Abschnitte, wie z. B. die Eisenbahnmotivik bei den Symbolisten und Futuristen oder Werke, wie *Koncert na vokzale* (*Konzert im Bahnhof*) von O. Mande'stam, *Doktor Živago*, *Ochrannaja gramota* (*Schutzbrief*) oder den Sammelband *Na rannich poezdach* (*Mit den frühen Zügen*) von B. Pasternak außer Betracht. Die Entscheidung, diese nicht zu analysieren, wurde aufgrund der folgenden Überlegungen getroffen: Einerseits, hat diese Arbeit keinen Anspruch auf Vollständigkeit und sollte nicht ins Uferlose ausgeweitet werden und, andererseits, verdienen die oben aufgelisteten Abschnitte bzw. Werke eine Analyse für sich und sollten nicht einfach nur „erwähnt“ werden. Außer Betracht blieb in unserer Arbeit auch die sogenannte „Erfahrungsliteratur“: Das vom Ersten Weltkrieg eröffnete „Zeitalter der Zeugenschaft“ hat viel zur Förderung des faktographischen Genres (Tagebücher, Briefe, Memoiren) beigetragen, ließ aber, was die Eisenbahnmotivik betrifft, keine innovatorischen Ansätze, erkennen. Aus einem anderen Grund blieb auch die in den 1930er Jahren blühende Reiseliteratur unbeachtet: Bis auf rare Ausnahmen hatte diese genauso wenig mit Kunst, wie mit Realität zu tun.

Im Folgenden wird ein Versuch unternommen, gewisse Lakunen dieser Arbeit aufzufüllen und die weiteren Entwicklungslinien der Eisenbahnthematik in der Literatur zu skizzieren.

Die Eisenbahn als Inbegriff des Fortschritts verliert schon in den 1910er Jahren ihre leitende Position: Zwei neue, ganz unterschiedliche Verkehrsmittel werden ab diesem Zeitpunkt zu Objekten der Begierde und der Faszination. Das Flugzeug und das Automobil sind die aufsehenerregenden Neuigkeiten, die Eisenbahneröffnungen pflegen keine riesigen Menschenmassen mehr anzuziehen. Die Luftfahrt wird fortan zum Symbol des technischen Zeitalters und der technischen Revolution schlechthin, mit dieser wird die Vorstellung übermenschlicher Erhebung und Allmacht, die Utopie der totalen Befreiung und des universellen Friedens, sowie die Idee unbegrenzter Machbarkeit assoziiert. Das Automobil dagegen scheint mehr Ähnlichkeiten mit der altmodischen Kutschenreise, als mit der immer noch „modernen“ Eisenbahnfahrt zu haben: Es verspricht eine attraktive Kombination aus dem herrschaftlichen und damit exklusiven Charakter der Kutsche einerseits und der verlockenden Schnelligkeit der demokratischen Eisenbahn andererseits.

Das Automobil trägt zum Einzug auch ein neues Gefühl – das Gefühl der individuellen Mobilität – in das Menschenleben bei. Wenn die Eisenbahnreise *per definitionem* ein kollektives Ereignis war, wenn sie schon seit den 1860er Jahren als monoton und langweilig

erlebt wurde, so versprach die Autofahrt die Rückkehr zum Individuellen⁶¹⁶ und neue Wahrnehmungen durch eine sich immer steigende Geschwindigkeit. In der Anfangsphase spielen die Nutzenerwägungen des Automobils und des Flugzeugs im Sinne der Transportmöglichkeiten eine sekundäre Rolle, vielmehr steht das Fahr- bzw. das Flugvergnügen im Vordergrund. Sowohl in der Luftfahrt, als auch im Automobilismus wird die Grenzüberschreitung, physische und spatiale Rekorde zu einer permanenten Obsession. Die durch die Eisenbahn vernetzte Erdkugel scheint fortan zu klein geworden zu sein, der „moderne“ Mensch mobilisiert sich zur Eroberung der Sterne. Wenn das Flugwesen den Euklidischen Raum aufbricht und die Landschaft ausschließlich aus der Vogelperspektive erfahren wird, so bietet die Autofahrt eine neue Freiheit im Rahmen des „alten“ Raums an, wie beliebig viele Anhaltepausen, die individuelle Dauer der Reise, frei gewählte Abfahrts- und Ankunftszeiten und die zu gestaltende Fahrtstrecke. In der Rezeption der neuen Verkehrsmittel, wie zuvor bei der Eisenbahn, sind anfangs zahlreiche Vergleiche mit Tieren und die ästhetische Wertung der Geschwindigkeit zu konstatieren. Die Literatur reagiert auf die neue Fahrweise und die neuen Verkehrsmittel u. a. mit Überlegungen, in denen diese mit der Struktur literarischer Werke oder mit der Sujetentfaltung verglichen werden.

Moderne Verkehrsmittel dienen dem Ikonisieren der Sujetentfaltung : Im Gegensatz zur Flugdichtung und zu den Automobiltexten wird in den Eisenbahntexten die Linearisierung, die metaphorisch mit den Gleisen verbunden ist, hervorgehoben; die Bruchstückhaftigkeit zwischen den syntagmatischen Beziehungen entspricht der aus mehreren voneinander abgesetzten Einzelbildern bestehenden Landschaft, die durch die verwischte Wahrnehmung des Reisenden bedingt ist. Der Zugreisende erfährt eine Doppelbewegung, die äußere Geschwindigkeit des Zuges koexistiert mit der inneren, aber die innere Landschaft ist einheitlich und unbeweglich. Da das Ziel der Reise, d. h. die Ankunft an Punkt B automatisch erreicht wird, erlaubt die Eisenbahnreise deswegen eine innere Erfahrung, die Bewegung auf der horizontalen Ebene führt zur vertikalen Bewegung auf der Skala der moralischen Werte.

Einen medialen Zusammenhang zwischen dem Zugfahren und dem Prozess des Schreibens bzw. des Lesens wird in B. Pasternaks *Ochrannaja gramota* (*Schutzbrief*) hervorgehoben; wie

⁶¹⁶ Die Individualisierung, die jedem Einzelnen vom Auto versprochen wurde, begann eigentlich mit der Erfindung des Fahrrads. Diese neue Fortbewegungstechnik ermöglichte zwar individuelle Mobilität, wurde aber nie zum Objekt des Luxuskonsums. Der Verzicht auf motorisierte Bewegungskraft und die Rückkehr zur traditionellen Muskelkraft, die vor allem nur eine begrenzte Beschleunigung versprach, führten dazu, dass das Fahrrad zum Lieblingsverkehrsmittel der etwas Rousseauistisch gesinnten Naturliebhaber wurde. Wenn die Eisenbahn mit den negativen Auswirkungen des Fortschritts bzw. der industriellen Revolution (wie Vermassung, Verelendung, seelenlose Bewegung) konnotiert wurde, genoss das Fahrrad eine positive Rezeption, da es die individuelle Gestaltung der Fortbewegung und eine kurze Flucht in die Natur ermöglichte. Die Ideologie des Fahrradfahrens basierte auf zwei diachronischen Postulaten: Es bedeutete, einerseits, absolut modern zu sein, und andererseits, auf das „Verlorene“, das „Altbewährte“ den eigenen Wert aufzubauen.

G. Heidemann zeigt, inszeniert hier der Autor mittels der Zugszenen ein visuelles Fremdheits- und fahrendes Erblindungserlebnis. Der fremde namenlose Zugfahrgast (R. M. Rilke) verschwindet lautlos an einer „Zwischenstation“ und wird, im Gegensatz zu den Vertretern des Eigenen (russisch sprechender Landsleute, des eigenen Zugabteils), fiktionalisiert, verstummt und erblindet. Das Verlassen der Bahnstation wird als „Ästhetik des Verschwindens“ beschrieben. In Pasternaks Retrospektive auf eine Zugfahrt als Jugendlicher steht die fehlende Eigenbewegung im Inneren des rasenden Zuges mit dem Rasen der Außenwelt im Kontrast wie im Kino, die Passivität des aus dem Fenster schauenden Helden bildet ein Gegengewicht zur extremen Dynamik der rasenden Landschaft. Das Ergebnis dieser Passivität bzw. diesen Rückzug des Reisenden wird von P. Virilio wie folgt formuliert:

Mitgerissen, eingefangen von der Gewalt der Fahrt, können wir die Beschleunigung, das heißt den Verlust des Unmittelbaren, nur noch bejahren.⁶¹⁷

Doktor Živago ist der „Eisenbahnroman“ par Exzellenz – parallel zu den Eisenbahnschienen liegen die Lebens- und Todeslinien der Protagonisten; am Romananfang stirbt Jurijs Vater unter den Zugrädern, in den letzten Kapiteln bringt der Zug die kleine Tanja, Tochter von Jurij und Lara, in die Ungewissheit. Die Züge bewegen sich im Roman mit einer unregelmäßigen Geschwindigkeit (dies ist auf dem primären Erzählungsniveau von den historischen Begebenheiten bedingt) und in verschiedenen Richtungen, können manchmal wegen unverständlicher Manöver die Endstation nicht erreichen. Die Ereignisse bilden verschiedene Reihen, die einem Fahrplan ähneln. Wie in Pasternaks frühen Gedichten stehen menschliche Schicksale unter dem Einfluss der Zugbewegung, die Eisenbahn⁶¹⁸ spielt eine verhängnisvolle Rolle im menschlichen Leben (z. B. Begegnung / Nicht-Begegnung). Diese sich annähernden, sich kreuzenden und sich wieder entfernenden Wege und Linien dienen einer philosophischen Schlussfolgerung, die ihr Sinnbild in zwei Absätzen am Romanende findet, in denen Jurij in einer defekten Straßenbahn die Nikitskaja entlang fährt und parallel zu dieser Bewegung eine alte Bekannte von Živago und Lara, Mademoiselle Fleuri, auf dem Bürgersteig läuft, wobei sie mal die Straßenbahn überholt und mal von ihr überholt wird. Einige Minuten später stirbt Jurij und Mademoiselle Fleuri „überholt die Straßenbahn zum zehnten Mal und, ohne es zu wissen, überholt sie auch Jurij und überlebt ihn“ („в десятый

⁶¹⁷ P. Virilio (1995 : 34.)

⁶¹⁸ Vgl. bei R. B. Anderson (1987 : 510.):

As a system, the railroad thus exceeds the individual journeys occurring within it. Even as directions diverge, they remain related as constituent parts of the whole. As a system, the railroad has no conclusion or goal. Its teleology is that of continual process, a ceaseless circulation are potentially open to each other through the junctions and switches that are scattered about the railway's topography. Nor is there any privileged place within this Gestalt. All the individual directions are independent; each contributes its bit to the continued functioning of the Gestalt itself.

раз обогнав трамвай и ничуть того не ведая, обогнала Живаго и пережила его“⁶¹⁹). Dieser Kampf verschiedener Bewegungsarten findet eine Entsprechung in der Natur (Kampf der Hitze und der kommenden lila Regenwolke) und im physischen Zustand des Protagonisten (sein Herz pocht unregelmäßig und hält endlich an).

Von den 1950er Jahren bis in die Postmoderne „verkehren“ die Zugmotive in der russischen Prosa, sie nehmen vor allem in der „unoffiziellen“ Literatur einen wichtigen Platz – *Zolotaja naša Železka* (*Unsere goldene Eisenbahn*) ist eine der ersten Veröffentlichungen V. Aksënovs, das Eisenbahnpoem *Moskva-Petuški* (*Die reise nach Petuški*) von V. Erofeev ist eine Art mystisches Ereignis, in welchem der Zug wie das Boot von Charon Erofeevs Helden ins Jenseits bringt und Venička sein *rite de passage* vollzieht. Die megalomanischen Pläne der Sowjetunion mit ihrer Vorliebe, „Raum und Zeit“ zu unterwerfen, finden ihren Ausdruck in E. Evtušenkos Poem *BAM* – sowohl der Dichter, als auch die glühenden Erbauer des neuen Weges durch Sibirien wissen noch nicht, dass der Bau nie beendet wird und dass die Hauptbahnlinie ins Leere führt.

Mit den Jahren verlieren die sowjetischen „Unterwerfer“ des Raums ihren kosmischen Anspruch. Sogar die Träume dieser Schwärmer werden durch die Schwerkraft der sozialistischen Realität am Boden festgehalten. Doch genau dieser Boden wird gemieden, es kommt zu einem frenetischen Wechsel der Wohnorte und selbst der Begriff „Zuhause“ wird zur Last und ist schwer zu ertragen.⁶²⁰ Der in den 1970ern populäre Schlager *Moj adres – ne dom i ne ulica* (*Meine Adresse ist weder ein Haus, noch eine Straße*) wird zum Paradigma dieser „Obdachlosigkeit“, als grundsätzliche Form der Existenz dieser „bodenlosen“ Wanderer. Die Katastrophe hat nicht lange auf sich warten lassen: Das konkrete „Zuhause“ verloren, die „Straße“ vergessen, den Mars nicht erreicht, das Land selber ist zerfallen. Das Motiv des Warteraums tritt in die Lyrik derer, die kurz zuvor die Geschwindigkeit, Bewegung und den Weg priesen (vgl. bei R. Roždestvenskij „Мы в зале ожидания живём...“ / „Wir leben im Warteraum“). Die Generation der 1960er betrachtete sich als Pioniere, als Träger einer neuen Dynamik (vgl. bei A. Voznesenskij „родившимися не выживать, а спидометры выжимать“, „geboren, nicht um zu überleben, sondern um die Tachometer zu überwinden“) – sogar der Stil der „Estradendichter“ (*poëty-ëstradniki* - E. Evtušenko, A. Voznesenskij) oder der neuen Prosaiker (*moloděžnye prosaiki* - V. Aksënov, A. Vojnovič, A. Gladilin) schien auf dem Bahnhof im Warteraum geboren zu sein, war ein Simulakrum des „Telegrafischen“.

⁶¹⁹ Б. Пастернак, *Доктор Живаго*, т.4, стр. 487.

⁶²⁰ Vgl. den Film *Korotkie vstreči* (*Kurze Begegnungen*) von K. Muratova.

Die besten Jahren waren auf der Eisenbahn verbracht – wie im gleichnamigen Gedicht A. Bloks waren mit ihr so viele Hoffnungen verbunden (vgl. „Так много жадных взоров кинуто / В пустынные глаза вагонов...“ / „So viele eifrige Blicke / in die leeren Augen der Waggonen geworfen“). Nach dem „Tauwetter“ erwies sich diese Freude am Reisen, die Bewegung, als illusorisch, die minutenlange Begeisterung endete tragisch (für konkrete Schicksale und für das ganze Land). Wenn die Idealisten sich noch trauten, mit der Eisenbahn in „ferne Länder“ zu reisen (vgl. sowjetischer Schlager *Edem v dal'nie kraja, Wir fahren in ferne Gebiete*), empfinden die „Lagerniki“ Müdigkeit von diesem Nomadenleben, vom Vorübergehenden, vom Biwakieren, von der Ungewissheit der Baracken und Etappen, sowie von der Unstabilität des Alltags und des Seins. In dieser Hinsicht scheint die Frage von Ignat'ič (*Matrënin dvor, Matrënas Hof*), die er nach seiner Rückkehr aus dem Lager in der Behörde für Schulbildung stellt, ganz programmatisch zu sein:

Скажите, не нужны ли вам математики где-нибудь подальше от железной дороги? Я хочу поселиться там навсегда.⁶²¹

Sagen Sie, brauchen Sie vielleicht die Mathematiker irgendwo weit weg von der Eisenbahn? Ich will mich dort für immer niederlassen.

Diese Gegenbewegung, der Wunsch, weit von der Eisenbahn, von deren Hast, deren Oberflächlichkeit, von deren Jargon und deren Sprachverschmutzung zu sein, vermittelt die im volkstümlichen Bewusstsein lebendige Opposition „Zuhause“, „Heimat“ vs. „Bahnhof“; „Glück“, „Ordnung“, „Harmonie“, „Wohlstand“ vs. „Leiden“, gefährliche „Allerlaubtheit“ und „Unsicherheit“, „Desorientierung“, „Identitätsverlust“ (besonders für „Dorfprosaiker“ charakteristisch). Der Zeitraum zwischen 1960 und 1980 ist durch die Publikation mehrere Werke geprägt, in denen der Begriff „dom“ („das Haus“) im Titel erscheint (vgl. F. Abramovs *Dom, Das Haus*, Ju. Trifonovs *Dom na naberežnoj, Das Haus an der Uferstraße*, usw.) und welche die Gefahr der Transformation des Zuhauses in einen Bahnhof reflektieren.

Die Eisenbahn in der russischen Literatur ist geheimnisvoll und irreall, sie birgt in sich eine gewisse Macht, die nicht von irdischer Ordnung ist – das Betreten des Zuges ähnelt dem Überschreiten eines Flusses, der Reisende befindet sich, ohne es vorzuahnen, jenseits von Raum und Zeit, das Ideenreich wird spürbar. Ein Kapitel für sich stellt die Zugreise im Sinne der metaphysischen Erfahrung dar: Mit Veničkas Weg zum Bahnhof beginnt am frühen Morgen die Handlung von *Die Reise nach Petuški* und spannt sich sodann in den Rahmen einer Zugfahrt zwischen gegensätzlich semantisierten Titelorten. Dem realen, durch die sowjetische Wirklichkeit verdüsterten Erlebnisraum Moskaus, dessen topografischen und symbolischen Mittelpunkt der Kreml bildet, steht der Idealraum des Reiseziels Petuški

⁶²¹ А. Солженицын, *Матрëнин двор*, стр. 102.

entgegen, „wo die Vögel nicht aufhören zu singen“, die Erbsünde „tangiert dort niemanden.“ Veničkas Weg ist der Weg ins Paradies, wo auf ihn ein Kind, das den Buchstaben „IO“ („Ju“) kennt, wartet und wo eine Frau um elf Uhr, jener Uhrzeit, bei welcher die letzten zu den ersten werden, auf den Bahnsteig kommt. Kurz vor dem Ziel bricht eine apokalyptische Finsternis herein, alle Passagiere verschwinden und der Held wird von den unheilvollen Erscheinungen misshandelt: Der Satan lädt ihn zum Sprung aus der Eisenbahn ein, eine verstümmelte Sphinx erklärt Petuški für Menschen unzugänglich, und eine Horde von Erinnyen rasen durch den plötzlich in Richtung Moskau donnernden Zug. Trotz der Vorprogrammierung der Zugreise, die im Punkt A beginnt und im Punkt B enden muss, kommt Venička nicht in Petuški an, durch alle Kreise der Hölle gegangen, stirbt er in der schrecklichen Landschaft des Kremls.

In Erofeevs Poem besteht ein direkter Zusammenhang zwischen der Initiation und der Eisenbahnreise. Im Rahmen der ambivalenten Poetik wird die „unkonventionelle Weise“ Schwarzfahrer zu bestrafen, die der Schaffner Semënyč, die einzige Figur aus der Eisenbahnwelt, auf die Venička während der Reise trifft, verwendet und wird zur Metapher dieses Zusammenhangs: Der Schaffner verlangt von den Schwarzfahrern ein Gramm Wodka pro Kilometer der Fahrstrecke. Aufgrund des esoterischen Charakters des Saufens verwandelt sich das belegte Brot in ein notwendiges Element des sakramentalen Trinkens; das belegte Brot wird gegen unangenehme Konsequenzen der russischen Techniken des transzendentalen Überganges verwendet.

Pelevins *Želtaja Strela* (*Der gelbe Pfeil*) führt vollkommen ahnungslose Passagiere ins Totenreich und das fast unmögliche Aussteigen während der Zugfahrt bedeutet die Befreiung der Seele von neuen Inkarnationen und dem Samsara-Rad. Der Protagonist Andrej, einer der vielen Passagiere, die in diesem durch eine unbekannte Gegend ohne Anhaltepausen rasenden Zug fahren, ist wiederum einer der wenigen, die versuchen, der Fahrt selber und der hypothetischen Möglichkeit auszusteigen, auf den Grund zu gehen. Die ganze Erzählung hindurch versucht Andrej, den Zug zu verlassen (d. h. die Grenzen der ordinären Realität zu überschreiten) und denkt darüber nach, wie effektiv die von den Anderen gewählten Methoden (vom rasenden Zug hinauszuspringen, dem Schaffner die Schlüssel von der Waggontür zu stehlen, etc.) wären.

In *Želtaja strela* tritt im Gegensatz zu *Moskva-Petuški* die Eisenbahnreise als ein Hindernis für das Erreichen des transzendenten Zustands auf und der Spaziergang auf dem Waggondach (Simulakrum des Aus-dem-Zug-Aussteigens) erweist sich nur als eine gefährliche und heimtückische Imitation der Initiation:

... подниматься на крышу не только бесполезно, но скорее даже вредно, потому что там человек оказывается только дальше от возможности по-настоящему покинуть поезд.⁶²²
...auf das Waggondach aufzusteigen ist nicht nur sinnlos, sondern sogar schädlich, weil sich dort der Mensch nur weiter von der Möglichkeit entfernt, tatsächlich den Zug zu verlassen, befindet.

Die Möglichkeit, den Zug tatsächlich zu verlassen, ist bei Pelevin direkt mit dem Tod verbunden (die Verstorbenen werden nicht begraben, sondern aus dem Fenster des weiter fahrenden Zuges auf den Bahndamm hinausgeworfen). Andrejs Aussteigen im Finale der Erzählung bedeutet den Tod, das Hinausfallen aus dem Leben bzw. der scheinbaren Existenz. Die Ereignisse eines der zentralen Kapitel von Pelevins Roman *Čapaev i Pustota (Buddhas kleiner Finger)*, die am Platz des Bahnhofs Jaroslavskij beginnen und sich im Abteil des Militärzuges weiterentwickeln, werden für Pëtr eine Art Initiation in Čapaevs Lehre, eine vage Reminiszenz der ersten Schritte des Ich-Erzählers auf dem Yaqui-Weg des Don Juan. In Sorokins Erzählung *Mesjac v Dachau (Ein Monat in Dachau)* werden alle möglichen Stereotype der fiktionalen und alle Realien der faktischen Zugreise (wie der Bahnhof Belorusskij mit seinen ewig auf den Zug wartenden Reisenden, dem schmutzigen Warteraum, hart gekochten Eiern und Tee im Zugabteil, der Grenzkontrolle in Brest, dem „Ideengespräch“ mit dem Mitreisenden usw.) katalogisiert und zitiert.

In der Epoche der Perestrojka singt die junge Generation B. Grebenščikovs Lied *Étot poezd v ogne (Dieser Zug ist in Flammen)*, das sie als eine Art Gebrauchsanweisung für die neue Zeit („Попа вернуть эту землю себе“, „Es ist Zeit, dieses Land zurückzuerobern“) versteht.⁶²³ Der Kinematograf antwortet auf die sozialen Umwälzungen und die bevorstehende Katastrophe mit dem angehaltenen Zug von Abdrašitov (*Ostanovilsja poezd*, 1992). 1995, als die Perestrojka schon zur Geschichte gehört, erscheint der Film *P'esa dlja passažira (Theaterstück für einen Passagier)* desselben Abdrašitov, in dem der Schaffner und der Passagier, alias der Richter und der Verurteilte in der jüngsten Vergangenheit, im Mittelpunkt stehen. Das Waggonabteil ist nicht der Ort der zufälligen Begegnung mit alten Bekanntschaften, sondern der, an welchem der perfekt ausgedachte Plan der Rache zu funktionieren anfängt. Die weiteren Ereignisse lassen nur die Frustration eskalieren und die Sehnsucht einer ganzen Generation herauskristallisieren, die sich nach der Perestrojka als

⁶²² В. Пелевин, *Желтая стрела*, т. 2, стр. 272.

⁶²³ Ein Kapitel für sich bilden die Eisenbahntexte der Rock-Poeten, wie z.B. *Den' radosti (Tag der Freude)*, *Iz Kalinina v Tver' (Von Kalinin nach Tver')*, *Daj mne napit'sja železnodorožnoj vody (Gib mir Eisenbahnwasser zu trinken)* von B. Grebenščikov, *Perekrëstok (Die Straßenkreuzung)*, *Kamnepad (Der Steinefall)*, *Poezd (Der Zug)* von K. Kinčev, *Razgovor v poezde (Das Gespräch im Zug)*, *Skoryj poezd (Der Schnellzug)* von A. Makarevič, *Dorožnaja (Das Reiselied)*, *Železnodorožnik (Der Eisenbahner)* von A. Ševčuk, *Poezd ušel (Der Zug ist abgefahren)* von E. Letov.

verloren bzw. als verraten fühlt. Die erworbene Freiheit erweist sich als Verlust der Struktur und als Abwesenheit des vielleicht verhassten, aber bekannten und festen Bodens unter den Füßen. Auf das hundertste Jubiläum des Kinematografs selber antworten die jungen Regisseure mit dem kollektiven Projekt *Ankunft eines Zuges* (Chvan, Meschiev, Balabanov, Chotinenko, 2007).

Die Zeit vergeht, der Beschleunigungsprozess hat sein Apogäum erreicht, die Geschwindigkeit des Transports unserer wichtigsten Güter – der Informationen – ist bei der Lichtgeschwindigkeit angekommen, - Russland scheint in seiner Vorliebe für alte Symbole aber der Eisenbahn treu zu bleiben.

Bibliographie

Primäre Texte

- Аверченко, А., *Телеграфист Надькин в Антология сатиры и юмора России 20 века. Том 20. А. Аверченко*, изд-во «Эксмо», Москва, 2007
- Адамович, Г., *Летит паровоз, клубится дым, Так тихо поезд подошёл* в Г. Адамович, *Одиночество и свобода*, изд-во «Республика», Москва, 1996
- Александровский, В., *Душа, кричи громче..., Звуки солнца в Антология русской лирики первой четверти XX века*, сост. И.Ежов, Е.Шамурин, изд-во «Амирус», Москва, 1991
- Андреев, Л. (1), *Мельком, Жертва, На станции*, в Л. Андреев, *Собрание сочинений в шести томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1990
- Андреев, Л. (2), *В поезде* в Л. Андреев, *Повести и рассказы в двух томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1971
- Анненский, И., *Трилистник вагонный (Тоска вокзала, В вагоне, Зимний поезд), Трилистник лунный (Лунная ночь в исходе зимы), Прерывистые строки* в И. Анненский, *Стихотворения и трагедии*, изд-во «Советский писатель», Ленинград, 1959
- Анордист, Н., *Вот на пути село большое..., Тройка*, в *Уноси моё сердце в звенящую даль... Русские романсы с нотами*, «Воскресение», Москва, 1996
- Апухтин, А., *С курьерским поездом, Из бумаг прокурора, Памятная ночь, Дорожная дума* в А. Апухтин, *Стихотворения*, изд-во «Советский писатель», Ленинград, 1961
- Арцыбашев, М., *Кровавое пятно, Санин, У последней черты* в М. Арцыбашев, *Собрание сочинений в трёх томах*, изд-во «Терра», Москва, 1994
- Ахматова, А., *Царскосельская ода, Поэма без героя, В углу старик, похожий на барана...* в А. Ахматова, *Собрание сочинений в шести томах*, изд-во «Эллис Лак», Москва, 2000
- Бабель, И., *Соль*, в И. Бабель, *Сочинения в двух томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1990
- Баратынский, Е., *Последний поэт* в Е.Баратынский, *Полное собрание стихотворений*, «Советский писатель», Ленинград, 1957
- Башкирцева, М., *Дневник*, изд-во «Захаров», Москва, 2005
- Бедный Д., *Даём!* в Д. Бедный, *Стихотворения. Россия - Родина моя*, в Библиотечка русской советской поэзии в пятидесяти книжках, изд-во «Художественная литература», Москва, 1967
- Безыменский, А., *Поэтам Кузницы* в А. Безыменский, *Избранные произведения в двух томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1989
- Белый, А., *Станция, Телеграфист, На рельсах, В вагоне, Из окна вагона, Котик Летаев* в А. Белый. *Сочинения в двух томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1990
- Бенедиктов, В., *Локомотив* в В. Бенедиктов, *Стихотворения*, изд-во «Советский писатель», Москва, 1966
- Блок, А., *Ирония, Из газет, На железной дороге, Возмездие, Петроградское небо мутилось дождём* в А.Блок, *Собрание сочинений в восьми томах*, Гос.Изд-во художественной литературы, Москва-Ленинград, 1960
- Бродский И., *Представление*, в И.Бродский, *Собрание сочинений в 5-и томах*, изд-во «Пушкинский фонд», СПб, 1992
- Брюсов, В., *Осенний день (Ты помнишь ли мучение вокзала...), В вагоне, Мы ехали долго* в В. Брюсов, *Собрание сочинений в семи томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1973
- Булгаков, М. (1), *Белая гвардия, Мастер и Маргарита* в М.Булгаков, *Избранные произведения в 2-х томах*, изд-во «Дніпро», Киев, 1989

- Булгаков, М. (2), *Бег*, в М. Булгаков, *Пьесы*, изд-во «Советский писатель», Москва, 1987
- Бунин, И. (1), *Первый класс, Начало, Генрих, Чистый понедельник, Митина любовь* в И. Бунин, *Собрание сочинений в девяти томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1966
- Бунин, И. (2), *Жизнь Арсеньева* в И. изд-во Бунин, *Повести, рассказы, воспоминания*, изд-во «Московский рабочий», Москва, 1961
- Веселый, А., *Россия, кровью умытая*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1990
- Волошин, М., *Россия, В вагоне, На вокзале* в М. Волошин, *Стихотворения в двух томах*, YMCA-Press, Paris, 1994
- Вяземский П. (1), *Памяти живописца Орловского, Послание графу В.А.Соллогубу, Русские просёлки, Станция, Ночью на железной дороге, Ещё тройка* в П. Вяземский, *Стихотворения*, изд-во «Советский писатель», Ленинград, 1958
- Вяземский, П. (2), *Записные книжки (1813-1848)*, изд-во Академии Наук СССР, Москва, 1963
- Гайдар, А., *Тимур и его команда, Военная тайна, Чук и Гек*, в А.Гайдар, *Собрание сочинений в четырёх томах*, Гос. Изд-во детской литературы, Москва, 1955
- Галина, Г., *В пути*, в *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991
- Ганин, А., *Стихотворения. Поэмы. Роман*, Архангельск, 1991
- Гарин-Михайловский Н., *Инженеры*, в Н.Гарин-Михайловский, *Собрание сочинений в 5-ти томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1958
- Гаршин, В., *Сигнал*, в В.Гаршин, *Сочинения*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1983
- Герасимов, М., (1), *Я, отрок, рос в железном храме...*, в *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991
- Герасимов, М., (2), *В купели чугуна*, в М. Герасимов, *Стихотворения*, изд-во «Московское товарищество писателей», Москва, 1933
- Герцен, А., *Былое и думы, Хроника русского. Дневники* в А. Герцен, *Полное собрание сочинений и писем*, изд. отд. Наркомата по просвещению, 1923
- Гиппиус, З., *Чертова кукла*, *Reprint of the editions 1911 and 1913*, Wilhelm Fink Verlag, München, 1972
- Глинка, Ф. (1), *Две дороги, К почтовому колокольчику*, в Ф.Глинка, *Избранные произведения*, «Советский писатель», Москва, 1968
- Глинка. Ф. (2), *Вот мчится тройка удалая* в *Русская лирика 19 века*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1991
- Гоголь, Н., *Вий, Ночь перед Рождеством, Ревизор, Мёртвые души, Пропавшая грамота, Невский проспект, Записки сумасшедшего* в Н.Гоголь, *полное собание сочинений*, изд-во Академии наук СССР, Ленинград, 1938
- Гончаров И.А., *Обломов* в *Собрание сочинений в восьми томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1954
- Грибоедов, А., *Горе от ума*, изд-во «Наука», Москва, 1969
- Гуль, Р., *Конь рыжий*, изд-во им. Чехова, Нью-Йорк, 1952
- Гумилёв, Н., *За гробом, Рабочий* в Н.Гумилёв, *Полное собрание сочинений в десяти томах*, изд-во «Воскресенье», Москва, 1999
- Данилевский Г.П., *Письма из-за границы*, в Г.Данилевский, *Сочинения, Приложение к журналу «Нива» за 1901 год*, изд-во А.Ф.Маркса, СПб, 1901
- Добролюбов, Н., *В прусском вагоне, Я к милой несусь* в Н. Добролюбов, *Стихотворения*, изд-во «Советский писатель», Ленинград, 1969

Дон-Аминадо, *Про белого бычка в Дон-Аминадо, Наша маленькая жизнь, Стихотворения, политический памфлет, проза, воспоминания*, изд-во «Терра», Москва, 1994

Достоевский, Ф., *Маленькие картинки, Преступление и наказание, Подросток, Идиот, Братья Карамазовы, Бесы, Дневник писателя за 1872, Дневник писателя за 1876, Письмо Майкову 16 (28) августа 1867 (т.28), Дневник писателя за 1873г., Игрок, Зимние заметки о летних впечатлениях в Ф. Достоевский, Полное собрание сочинений в 30 томах*, изд-во «Наука», Москва

Ерофеев, В., *«Москва-Петушки». Поэма*, изд-во «Интербук», Москва, 1990

Есенин, С., *Сорокоуст, Страна негодяев, Я последний поэт деревни*, в С. Есенин, *Москва кабацкая, Поэзия, Проза*, изд-во «Воскресение», Москва, 1995

Жемчужников, А., *На железной дороге* в А. Жемчужников, *Стихотворения*, изд-во «Советская Россия», Москва, 1988

Замятин, Е., *Мы*, Booking International, Paris, 1994

Иванов, Вс., *Бронепоезд 14-69, Возвращение Будды* в Вс. Иванов, *сочинения в 8-ми томах*, Гос. изд-во художественной литературы, Москва, 1958

Иванов, Г., *Мы все скользим над некой бездной (Верхарн)* в Г.Иванов, *Собрание сочинений в трёх томах*, изд-во «Согласие», Москва, 1994

Ильф, И., Петров, *Двенадцать стульев*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1956

Ионов, И., *На заводе* в *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991

Карамзин, Н., *Письма русского путешественника*, изд-во «Наука», Ленинград, 1984

Кириллов, В., *Мы, Железный мессия* в *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991

Клюев, Н. (1), *Деревня, Железо, Проститься с мялкой-лаптем, Миновал житейские вёрсты, Товарищ, Белая Индия* в Н. Клюев, *Сочинения в 2-х томах*, A.Neimanis, Buchvertrieb und Verlag, 1969

Клюев, Н. (2), *Пушистые, тёплые тучи..., Обозвал тишину глухоманью, Вражья сила* в Н. Клюев, *Стихотворения и поэмы*, изд-во «Советский писатель», Ленинград, 1977

Кольцов, Н., *Ночлег чумаков* в Н. Кольцов, *Сочинений в двух томах*, изд-во «Советская Россия», Москва, 1951

Комаровский, В., *Гляжу в окно вагона-ресторана* в *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991

Коринфский, А., *В вагоне*, в *Поэты 1880-1890 гг.*, изд-во «Советский писатель», Ленинград, 1972

Крайский, А., *Крик железный*, в *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991

Кузмин, М., *Германия* в М. Кузмин, *Собрание стихов в трёх томах*, Wilhelm Fink Verlag, München, 1977

Кукольник, Н., *Попутная песня* в *Уноси моё сердце в звенящую даль... Русские романсы с нотами*, «Воскресение», Москва, 1996

Куприн, А., *На разъезде, Яма, Впотьмах, Путаница, Поединок, Начальница тяги, Гранатовый браслет, Звезда Соломона* в А. Куприн, *Собрание сочинений в шести томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1958

Кюстин, А. де, *Россия в 1839 году*, в *Россия первой половины 19 века глазами иностранцев*, Лениздат, 1991

Леонтьев, К. (1), *Письмо В.Розанову от 14 августа 1891г.*, в К. Леонтьев, *Письма к В.Розанову*, Nina Karsov, London, 1981

Леонтьев, К. (2), *Письма о восточных делах, Средний европеец как идеал и орудие всемирного разрушения, Страх Божий и любовь к человечеству, Письма отшельника*,

Епископ Никанор о вреде железных дорог, пара и вообще об опасностях слишком быстрого движения жизни, в К. Леонтьев, *Восток, Россия и славянство*, изд-во «Республика», Москва, 1996

Лермонтов, Ю., *Пленный рыцарь, Кинжал, Как часто пёстрою толпою окружен, Герой нашего времени* в М.Лермонтов, *Полное собрание сочинений в четырёх томах*, ОГИЗ, Москва-Ленинград, 1948

Лесков, Н., *Железная воля, Шерамур, Путешествие с нигилистом, (т.7), Жемчужное ожерелье, На ножках, Детские годы* в Н. Лесков, *Собрание сочинений в 12 томах*, т., изд-во «Правда», Москва, 1989

Лосев, А., *Театрал в А. Лосев. Мне было 19 лет. (Дневники, письма, проза)*, изд-во "Русские словари", Москва, 1997

Макаров, И., *Однозвучно гремит колокольчик в Русский романс. Наши любимые песни*, изд-во В.Н.Зайцева, Москва, 2006

Мандельштам, О. (1), *Концерт на вокзале, Шум времени, Египетская марка*, в О.Мандельштам, *Четвёртая проза*, изд-во «Интерпринт», Москва, 1991

Мандельштам, О. (2), *Конец романа, Литературная Москва. Рождение фавулы* в О.Мандельштам, *Слово и культура*, изд-во «Советский писатель», Москва, 1987

Маяковский, В., *Пятый Интернационал, Приказ по армии искусств, Про это*, в В.Маяковский, *Полное собрание сочинений*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1978

Мей, Л., *Леший*, в Л. Мей, *Избранные произведения*, изд-во «Советский писатель», Москва-Ленинград, 1962

Мережковский, Д., *Царство Антихриста*, в Д. Мережковский, З. Гиппиус, Д. Философов, С.Злобин, München, 1921

Морозов, Н. (1), *Принцип относительности в природе и математике*, Петроград, 1922

Морозов, Н. (2), *В поезде*, в *Поэты-демократы 1870-1880гг.*, изд-во «Советский писатель», Ленинградское отделение, 1968

Набоков, В. (1), *Дар* в В.Набоков, *Избранные произведения*, «Эксмо-пресс», Москва, 2001

Набоков, В.(4) *Лекции по русской литературе*, «Независимая газета», Москва, 1999

Набоков, В., (2) *Король, дама, валет* в В. Набоков, *Король, лама, валет, Романы, Рассказы*, «АСТ Фолио», Москва, 2001

Набоков, В., (3) *Исстербление тиранов* в В. Набоков, *Рассказы. Приглашение на казнь. Роман. Эссе, интервью, рецензии*, «Книга», Москва, 1989

Неверов, А., *Ташкент – город хлебный*, в *Ташкент – город хлебный, Гуси-лебеди, Рассказы, повести, роман*, изд-во «Правда», Москва, 1989

Некрасов, Н., *Железная дорога, Тройка, Поэт и гражданин* в Н.Некрасов, *Полное собрание сочинений и писем в 15-ти томах*, изд-во «Наука», Ленинград, 1981

Одоевский, А., *По дороге столбовой*, в А.Одоевский, *Полное собрание сочинений*, изд-во «Советский писатель», Ленинград, 1969

Одоевский, В., *Русские ночи*, изд-во *Терра-Книжный клуб*, Москва, 2002

Орешин, П., *Стальной соловей* в *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991

Осоргин, М., *Сивцев Вражек*, в Осоргин, *"Времена", Романы и автобиографическое повествование*, Средне-Уральское книжное издательство, Екатеринбург, 1992

Островский, А., *Гроза, Таланты и поклонники, Свои люди – сочтёмся!* в А.Н.Островский, *Полное собрание сочинений*, изд-во «Искусство», Москва, 1973

Островский. Н., *Как заклалась сталь*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1949

Пастернак, Б., *Высокая болезнь, Письма из Тулы, Люди и положения, Охранная грамота, Доктор Живаго, Детство Люверс* в Б.Пастернак, *Полное собрание сочинений в одиннадцати томах*, Москва

Пелевин, В., *Омон Ра, Желтая стрела* в В.Пелевин, *Сочинения в двух томах*, изд-во «Терра», Москва, 1996

Пильняк, Б., *Повесть непогашенной луны, Машины и волки, Голый год*, в Б.Пильняк, *Собрание сочинений в 6-ти томах*, изд-во „Терра – Книжный клуб“, Москва, 2003

Писемский, А., (1) *В водовороте*, в А.Писемский, *Собрание сочинений в 9 томах*, изд-во "Правда", биб-ка "Огонек", Москва, 1959

Писемский, А., (2) *Взбаламученное море*, в А.Ф.Писемский, *Полное собрание сочинений*, изд-ние Т-ва А.Ф.Маркса, СПб, 1910

Платонов, А., (1) *Чевенгур*, изд-во АСТ, Москва, 2003

Платонов, А., (2), *Среди животных и растений*, в А.Платонов, *Повести, рассказы*, Москва, 1992

Платонов, А., (3), *Сокровенный человек, Счастливая Москва в Счастливая Москва. Повести. Рассказы. Лирика*, «Гудьял-Пресс», Москва, 1999

Платонов, А., (4) *Корова, Фро, Государственный житель, На заре туманной юности, В прекрасном и яростном мире, Родина электричества* в А.Платонов, *Собрание сочинений в 3-х томах*, изд-во «Советская Россия», Москва, 1985

Платонов, А., (5) *Бессмертие*, в А.Платонов, *Мир творчества*, «Советский писатель», Москва, 1994

Платонов, А., (6), *Война, Товарищ пролетариата*, ж-л «Октябрь», №7, 1999

Платонов, А., (7), либретто *Машинист*, ж-л «Новый мир», №1, 1991

Платонов, А., (8), *Московская скрипка*, ж-л «Звезда», №8, 1999

Полонский, Я., *Железная дорога* в Я. Полонский, *Стихотворения*, изд-во "Советский писатель", Москва, 1954

Пуаре, М., *Я ехала домой*, в *Уноси моё сердце в звенящую даль... Русские романсы с нотами*, изд-во «Воскресение», Москва, 1996

Пушкин, А., *Вольность, Зимняя дорога, Джон Теннер, Дорожные жалобы, К Галичу, Клеветникам России, Медный всадник, Евгений Онегин, Граф Нулин, Станционный смотритель, Метель, Капитанская дочка, Письмо В.Одоевскому (1836), Борис Годунов, Приметы* в А.Пушкин, *Собрание сочинений в десяти томах*, «Художественная литература», Москва, 1959

Радищев, А., *Путешествие из Петербурга в Москву, Дневник одной недели в А.Н.Радищев, Полное собрание сочинений*, издательство Академии Наук СССР, Москва-Ленинград, 1938

Решетников, Ф., *Где лучше?: Роман в двух частях*, «Книжное изд-во», Пермь, 1982

Родов, С., *Барабанички-поэты*, в *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991

Розанов, В., *Возле русской идеи*, в *Русская идея, Сборник произведений русских мыслителей* / Сост. Е.А. Васильев, изд-во «Айрис», Москва, 2002

Ростопчина, Е., *Колокольчик* в Е.Ростопчина, *Стихотворения, проза, письма*, изд-во «Советская Россия», Москва, 1986

Садофьев, И., *Пролетарским поэтам* в *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991

Салтыков-Щедрин, М., *Дорога, Пошехонская старина, За рубежом* в М.Е.Салтыков-Щедрин, *Собрание сочинений в двадцати томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1975

Слепцов, В., *Владимирка и Клязьма, На железной дороге*, в В.Слепцов, *Сочинения в двух томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1957

Соллогуб, В., *Тарантас, Путевые впечатления*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1955

Соловьёв, В. (1), *На заре туманной юности*, в *Наши девятнадцатый век. Хрестоматия в двух томах*, т.2, сост. В.Коровин, В.Коровина, «Центр», Москва, 1995

Соловьёв, В. (2), *На поезде утром*, в В.Соловьёв. *Стихотворения и шуточные пьесы*, изд-во „Советский писатель“, Ленинград. 1974

Соловьёв, С., *Город современный*, в *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991

Соловьёва, П., *В дороге* в *Поэты-демократы 1870-1880гг.*, изд-во «Советский писатель», Ленинградское отделение, 1968

Сологуб, Ф., *В поле не видно ни зги*, в Ф.Сологуб, *Стихотворения*, изд-во «Советский писатель», Ленинград, 1975

Сорокин, В., *Голубое сало*, изд-во «Ад Маргинем», Москва, 1999

Сталь де, *1812 год. Баронесса де Сталь в России*, в *Россия первой половины 19 века глазами иностранцев*, Лениздат, 1991

Стахович, М., *Станция* в *Поэты 1840-1850гг.*, изд-во «Советский писатель», Ленинградское отделение, 1968

Толстой, Л., *Крейцера соната, Анна Каренина, Семейное счастье, Смерть Ивана Ильича, Воскресение, Девочка и грибы (Быль), От скорости сила, Письмо И.Тургеневу 1870, Война и мир, Прогресс и определение образования* в Л.Толстой, *Собрание сочинений в двадцати двух томах*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1985

Тургенев, И., *Дым, Утро туманное (В дороге)* в И.Тургенев, *Полное собрание сочинений в двадцати восьми томах*, изд-во «Наука», Москва-Ленинград, 1965

Тютчев, Ф., *14 декабря 1825 года (Вас развратило самовластье), Русская география, Два единства*, в Ф.Тютчев, *Полное собрание сочинений и письма в шести томах*, «Классика», Москва, 2003

Фет, А., *На железной дороге*, в А.Фет, *Стихотворения*, изд-во «Советский писатель», Ленинград, 1958

Фёдоров, Н., *Философия общего дела*, изд-во «Верный», 1906, репринт L'Age d'Homme, Lausanne, 1985

Фофанов, К., *На поезде* в К. Фофанов, *Стихотворения и поэмы*, изд-во «Советский писатель», Москва-Ленинград, 1962

Хомяков, А. (1), *Письмо в Петербург по поводу железной дороги*, в *Полное собрание сочинений*, т.3, Университетская типография, Москва, 1900

Цветаева, М. (1), *Поезд жизни* в М. Цветаева, *Собрание сочинений в 7-ми томах*, «Эллис Лак», Москва, 1994

Цветаева, М. (2), *Неизданное. Сводные тетради*, изд-во «Эллис лак», Москва. 1997

Чаадаев, П., *Философические письма, Апология сумасшедшего, Отрывки и афоризмы*, в П.Чаадаев, *Статьи и письма*, изд-во «Современник», Москва, 1989

Чехов, А., *Холодная кровь, Моя жизнь, Жалобная книга, Красавицы, Свадьба, В вагоне, Толстый и тонкий, Пассажир 1-го класса* в А.Чехов, *Собрание сочинений в 12 томах*, «Художественная литература», Москва, 1960

Чулков, Г., *Омут* в Г. Чулков,

Шкловский, В., *Сентиментальное путешествие, Воспоминания 1917-1922*, изд-во «Геликон», Москва-Берлин, 1923

Шмелёв, И., *Про одну старуху*, в И. Шмелёв. *Про одну старуху. Новые рассказы о России*, изд-во «Таир», Париж, 1927

Юрьев, Е., *Динь-динь-динь (В лунном сиянии)*, в *Русский романс. Наши любимые песни*, изд-во В.Н.Зайцева, Москва, 2006

Языков, Н., *Баян к русскому воину при Димитрии Донском, прежде знаменитого сражения при Непрядве* в Н. Языков, *Сочинения*, изд-во «Художественная литература», Ленинград, 1982

Якубовский, Г., *Огнеприпас коммуниста*, *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991

Ясный, А., *Россия*, в *Антология русской лирики первой четверти XX века*, изд-во «Амирус», Москва, 1991

Gautier, Th., *Préface de Mademoiselle de Maupain*, Ed. Droz, Paris, 1946

Brecht, B., *Inbesitznahme der Metro*, in *Die Gedichte von Berthold Brecht in einem Band*, Suhrkamp, Frankfurt a.Main, 1981

Übersetzungen aus dem Russischen

Achmatova, A., *Poem ohne Held, Die Ode von Zarskoje Selo*, in Anna Achmatowa. *Poem ohne Held*, Verlag Philipp Reclam jun., Leipzig, 1982, Deutsch von H. Czechowski

Annenskij, I., *Schwermut des Bahnhofes, Im Waggon, Zug im Winter*, in Innokentij Annenskij, *Die schwarze Silhouette*, Pano-Verlag, Zürich, 1998, Deutsch von A. Wanner

Bulgakov, M., *Der Meister und Margarita*, DTV Weltliteratur, München, 1993, Deutsch von Th. Reschke

Bulgakov, M., *Die weiße Garde*, Hermann Luchterhand Verlag, Darmstadt, 1980, Deutsch von L. Robiné

Čechov, A., *Ferienaufgaben der Schülerin Nadenka N., Reden oder Schweigen?, Das Beschwerdebuch, Das ideale Examen in Das Leben in Fragen und Ausrufen, in Humoresken und Satiren 1880-1884*, Diogenes Verlag, Zürich, 2001, Deutsch von P. Urban

Čechov, A., *Der Dicke und der Dünne*, in *Das Čechov Lesebuch*, Diogenes Verlag, Zürich, 1985, Deutsch von P. Urban

Dostoevskij, F., *Im Winter niedergeschriebene Notizen über im Sommer gewonnene Eindrücke, Der Idiot* in Fjodor Dostojewski, *Gesammelte Bände in zwanzig Bänden*, Aufbau-Verlag, Berlin und Weimar, 1990, Deutsch von H. Herboth

Dostoevskij, F., *Der Spieler* in Fjodor Dostojewski, *Gesammelte Bände in zwanzig Bänden*, Aufbau-Verlag, Berlin und Weimar, 1990, Deutsch von W. Creutziger

Esenin, S., *Kein Lied nach meinem mehr*, in Paul Celan, *Gesammelte Werke*, Bd.5, Übertragungen II, Suhrkamp Taschenbuch, Frankfurt a. Main, 2000, Deutsch von P. Celan

Gogol, N., *Die toten Seelen*, Winkler Verlag, München, Deutsch von F. Ottow

Gontscharov, I., *Oblomow*, DTV Weltliteratur, München, 1960, Deutsch von J. Hahn

Mandelstamm, O., *Bahnhofskonzert*, in Paul Celan, *Gesammelte Werke*, Bd.5, Übertragungen II, Suhrkamp Taschenbuch, Frankfurt a. Main, 2000, Deutsch von P. Celan

Mandelstam, O., *Die ägyptische Briefmarke*, in O.Mandelstam, *Gesammelte autobiographische Prosa der 20er Jahre*, Ammann Verlag, Zürich, 1985, Deutsch von R. Dutli

Pasternak, B., *Doktor Shiwago*, Verlag Das Beste, Stuttgart Zürich Wien, 1995, Deutsch von Th. Reschke

Puškin, A., *Der Postmeister*, in Schneider, M., *Postmeister und Stationsaufseher. Eine Studie zur deutschen Puškin-Rezeption*, Verlag Otto Sagner, München, 1997, Deutsch von Tröbst / Sabinin

Šklovskij, V., *Sentimentale Reise*, Insel-Verlag, Frankfurt a. Main, 1964, Deutsch von R.-E. Riedt

Tolstoj, L., *Die Kreutzersonate*, Rowohlt, 1961, Deutsch von A. Eliasberg

Tostoj, L., *Anna Karenina*, Insel-Verlag, Frankfurt a. Main, 1966, Deutsch von G. Drohla

Sekundärliteratur

- Anderson, R.B., *The Railroad in Doktor Živago* in *Slavic and East European Journal*, Vol. 31, N°4, 1987
- Arendt, H., *Elemente und Ursprünge totalitärer Herrschaft*, München, 1986
- Aris, N., *Die Metro als Schriftwerk. Geschichtsproduktion und industrielles Schreiben im Stalinismus*, Wissenschaftlicher Verlag, Berlin, 2005
- Bachelard, G., *La poétique de l'espace*, Gallimard, Paris, 1958
- Baehr, St., *The Machine in Chekhov's Garden: Progress and Pastoral in the Cherry Garden*, in *Slavic and East European Journal*, Vol. 43, N°1, Spring 1999
- Baehr, St., *The Troika and the Train: Dialogues Between Tradition and Technology in Nineteenth-Century Russian Literature*, in *Issues in Russian Literature Before 1917, Selected Papers of the Third World Congress for Soviet and East European Studies*, hrg. von J.Douglas Clayton, Slavica Publishers, Inc., Ohio, 1989
- Benjamin, W., *Notizen zum Begriff der Geschichte*, in *Gesammelte Schriften I.3.*, Frankfurt a. Main, 1991
- Benjamin, W. *Das Passagen-Werk*, Bd. 1, Frankfurt a. Main, 1981
- Blumenberg, H., *Arbeit am Mythos*, Frankfurt a. Main, 1975
- Blümlinger, Ch., *Lumière, der Zug und die Avantgarde*, in: Hagener, M., Schmidt, J., Wedel, M. (Hg.), *Die Spur durch den Spiegel. Der Film in der Kultur der Moderne*, Bertz und Fischer, Berlin, 2004
- Bognola, A., *Mandel'stams Egipetskaja marka*, Slavistische Beiträge, Verlag Otto Sagner, München, 1995
- Boym, S., *Common Places: Mythologie of Everday Life in Russia*, Cambridge, Massaccussets, 1994
- Burckhardt, M., *Metamorphosen von Raum und Zeit, eine Geschichte der Wahrnehmung*, Frankfurt, New York, 1994
- Caroll, L. *The Russian Journal and Other Selections*, Dover Publications, New York, 1977
- Clark, K., *The Soviet Novel, History as Ritual*, Chicago / London, 1981
- Döring, J.R., *Episierungstendenzen im Poem der zwanziger Jahre*, in *Von der Revolution zum Schriftstellerkongress, Entwicklungsstrukturen und Funktionsbestimmungen der russischen Literatur und Kultur zwischen 1917 und 1934*, Berlin, 1979
- Drubek-Meyer, N., *Dostoevskijs Igrok: von null zu zéro*, Wiener Slawistischer Almanach, Bd. 44, 1997
- Eliade, M., *Das Heilige und das Profane. Vom Wesen des Religiösen*, Rowolts-Verlag, Hamburg, 1957
- Ernst, M., *Phantastische Eisenbahn, Ein komparatistischer Blick auf Erscheinungsform und Funktion der Schienenwelt vornehmlich in der kurzen Erzählprosa*, Peter Lang, Frankfurt am Main, Bd.68, 1992
- Euchner, W., *Die Macht der Vorstellungen. Die politische Metapher in historischer Perspektive*, Bologna/Berlin, 1993
- Finke, K., *Figuren der Ganzheit: Heroismus im totalitären Mythos und seine Nachbildungen im DEFA-Film*, in Finke. K., (Hrsg.), *Politik und Mythos : Kader, Arbeiter und Aktivisten im DEFA-Film*, Oldenburg, Bibliotheks- und Informationssystem der Univ., 2002
- Freud, S., *Drei Abhandlungen zur Sexualtheorie* in *Sigmund Freud. Gesammelte Werke (Bd. 5), Totem und Tabu (Bd.9)*, S.Fischer Verlag, Frankfurt a. Main, 1982
- Gesemann, W., *Zur Rezeption der Eisenbahn durch die russische Literatur*, in *Slavistische Studien, Zum VI. Internationalen Slavistenkongress in Prag 1968*, hrg. von E.Koschmieder und M.Braun, Dr.Dr.Rudolf Trofenik, München, 1968, SS.349-371

- Groys, B., *Gesamtkunstwerk Stalin*, Wiener Slawistischer Almanach, Sonderband 47, 2001
- Groys, B., *U-Bahn als U-Topie*, in *Die Erfindung Russlands*, Carl Hanser Verlag, München, Wien, 1995
- Günther, H., *Jurodstvo i 'um' kak protivopoložnye točki zrenija u Andreja Platonova* in *Sprache und Erzählhaltung bei Andrej Platonov*, hrsg. von R. Hodel und J. P. Locher, Bern / Berlin / Frankfurt, 1998
- Günther, H., *Andrej Platonov und das sozialistisch-realistische Normensystem der 30er Jahre*, Wiener Slawistischer Almanach, Bd. 9, 1982
- Günther, H., *Das Massenlied als Ausdruck des Mutterarchetypus in der sowjetischen Kultur*, in „*Mein Russland*“, *Literarische Konzeptualisierungen und kulturelle Projektionen*, Wiener Slawistischer Almanach, Sonderband 44, Wien, 1997
- Günther, H., *Der Feind in der totalitären Kultur*, in *Kultur im Stalinismus*, hrsg. von G. Gorzka, Bremen, 1994
- Günther, H., *Der sozialistische Übermensch: M.Gorkij und der sowjetische Heldenmythos*, Verlag J. B. Metzler, Stuttgart / Weimar, 1993
- Günther, H., *Die Verstaatlichung der Literatur*, Stuttgart, 1984
- Günther, H., *Von der „Vaterlosigkeit“ zum Vater der Völker*, Zeitschrift für slavische Philologie, 1998
- Hansen-Löve, A., *Zur Diskussion um die narrative Kurzform in der russischen Prosa der frühen zwanziger Jahre*, in *Miscellanea slavica (To Honor the Memory of J. M. Meijer)*, Amsterdam, 1984
- Hänsgen, S., *Visualisierung der Bewegung – Zirkulation in einem Land. Zum Motiv der Eisenbahn im sowjetischen Film der zwanziger und dreißiger Jahren*, in *Kinetographien*, hrsg. von Arns, I., Goller, M., Strätling, S., Witte, G., Aisthesis Verlag, Bielefeld, 2004
- Hantschk, A., Jung, M. *Rahmenbedingungen der Lebensentfaltung*, VNW Verlag Natur & Wissenschaft, Solingen, 2000
- Heidemann, G., *Bremsen, Kuppeln, Gasgeben: Boris Pasternaks semantisches Schalten mit Schriftzügen in seinem Schutzbrief (Охранная грамота)*, in *Kinetographien*, hrsg. von Arns, I., Goller, M., Strätling, S., Witte, G., Aisthesis Verlag, Bielefeld, 2004
- Heinimann, A.Ch., *Technische Innovation und literarische Aneignung. Die Eisenbahn in der deutschen und englischen Literatur des 19. Jahrhunderts*, Francke Verlag, Bern, 1992
- Hinrichs, J.P., *Verbannte Muse. Zehn Essays über russische Lyriker der Emigration*, Otto Sagner Verlag, München, 1992
- Hoeges, D., *Alles veloziferisch. Die Eisenbahn – vom schönen Ungeheuer zur Ästhetik der Geschwindigkeit*, CMZ-Verlag, Rheibach-Merzbach, 1985
- Huteheon, L., *Narcissitic Narrative: Metafictional Paradox*, Ontario: Willford UP, 1981
- Ingold, F. Ph., *Literatur und Aviatik, Europäische Flugdichtung 1909-1927*, Suhrkamp Taschenbuch Verlag, 1980
- Jahn, Gary R., *The Image of the Railroad in Anna Karenina*, SEEJ, Vol.25, N°2, 1981
- Kiparsky, V., *Die russischen Ausdrücke für „Dampfer“ und „Lokomotive“*, in *Zeitschrift für slawische Philologie*, N°24, 1956
- Kirby, L., *Parallel Tracks. The Railroad and Silent Cinema*, Durham, London, 1997
- Heller, L., Niqueux, M., *Geschichte der Utopie in Rußland*, edition tertium, Bietigheim-Bissingen, 2003
- Läpple, D., *Essay über den Raum, Für ein gesellschaftliches Raumkonzept*, in *Stadt und Raum*, hrsg. von Häußermann, Centaurus-Verlag, Pfaffenweiler, 1991
- Maguire, R. A., *Gogol and the Legacy of Pseudo-Dionysius. in Russianness: Studies on a Nation's Identity. In Honor of Rufus Mathewson, 1918—1978*, Ann Arbor: Ardis, 1990
- Mahr, J., *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, Fink Verlag, München, 1982
- Mally, L., *Culture of the Future: The Proletkult Movement in Revolutionary Russia*, Berkeley, University of California Press, 1990

- Marx, K., *Klassenkämpfe in Frankreich*, in MEW Bd. 7, Berlin 1976
- Massie, S., *The Land of the Firebird, The Beauty of Old Russia*, Simon and Schuster, New York, 1980
- Miller, F., *Folklore for Stalin: Russian Folklore and Pseudofolklore of Stalin Era*, Armonk, London, 1990
- Miller, R.F., *Dostoevsky and The Idiot, Author; Narrator; and Reader*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London, England, 1981
- Miller, R.F., *The Role of the Reader in the Idiot*, *SEEJ*, Vol.23, N°2, 1979
- Pozefsky, P., *Dmitrii Pisarev and the Nihilist Imagination: Social and Psychological Origins of Russian Radicalism (1860-1868)*, Ph.D. Dissertation, University of California, Los Angeles, 1993, SS. 293-322
- Pichois, Cl., *Vitesse et vision du monde*, Coll. Langages, Edition de la Baconnière, Neuchatel, 1973
- Rademacher, G., *Das Technik-Motiv in der Literatur und seine didaktische Relevanz. Am Beispiel des Eisenbahngedichtes im 19. und 20. Jahrhundert*, Verlag Peter Lang, Frankfurt am Main, 1981
- Salzmann, B., *Eiserne Wege, Die deutsche Nachkriegszeit (1945-1948) im Spiegel des literarischen Eisenbahnmotivs*, M&P Verlag für Wissenschaft und Forschung, Stuttgart, 1994
- Schahadat, S., *Ohrfeigen und andere Normverletzungen (Über den Skandal in Lebens- und Kunsttexten von Dostoevskij und Belyj in Greber, E., Frank S. (Hrsg.), Gedächtnis und Phantasma. Festschrift für Renate Lachmann*, Verlag Otto Sagner, München, 2001
- Schivelbusch, W., *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a. Main, 1995
- Schmitt, H.-J., Schramm, G. (Hrsg.), *Sozialistische Realismuskonzeptionen. Dokumente zum I.Allunionskongress der Sowjetschriftsteller*, Frankfurt a. Main, 1974
- Seifried, Th., *Andrei Platonov. Uncertainties of spirit*, Cambridge University Press, 1992
- Sergl, A. *Mein Russland als verlorenes Paradies. Russlandbilder in Vladimir Nabokovs Autobiographik*, in „Mein Russland“. *Literarische Konzeptualisierungen und kulturelle Projektionen*, Wiener Slawistischer Almanach, Sonderband 44, München, 1997
- Stenbock-Fermor, E., *The Architecture of „Anna Karenina“: a History of Writing, Struktüre and Message*, ed. Peter de Ridder, Lisse, 1975
- Tesnière, L., *Les Antécédents du mot russe de la Gare*, *Revue des Études Slaves*, vol. XXVII, Paris, 1951
- Virilio, P., *Fahren, fahren, fahren*, Merve Verlag, Berlin, 1978
- Virilio, P., *Geschwindigkeit und Politik. Ein Essay zur Dromologie*, Merve Verlag, Berlin, 1980
- Virilio, P., *Der negative Horizont*, Hanser Verlag, München, 1995
- Westwood, J. H., *Geschichte der russischen Eisenbahnen*, Orell Füssli Verlag, Zürich, 1966
- Witte, G., *Bewegte und bewegende Briefe. Schriftbeschleunigung als Imaginationstechnik der Empfindsamen in Kinetographien*, hrsg. von Arns, I., Goller, M., Strätling, S., Witte, G., Aisthesis Verlag, Bielefeld, 2004

Sekundärliteratur auf Russisch

- Алексеев М., *Пушкин: Сравнительно-исторические исследования*, Ленинград, 1972
- Альтман, М., *Читая Толстого, гл. Вагоны разных классов (Толстой и Блок), Железная дорога*, Приокское книжное издательство, Тула, 1966
- Базанов, В., *Поэзия Николая Клюева*, в *Клюев. Н., Стихотворения и поэмы*, изд-во «Советский писатель», Ленинград, 1977
- Балина, М., *Литература путешествий*, в *Соупреалистический канон, «Академический проект»*, СПб, 2000

- Бальбуров, Э., *«Художественная гносеология» Андрея Платонова в свете философских исканий русских космистов*, ж-л *Гуманитарные науки в Сибири*, № 4, Новосибирск, 1999
- Барзах, А., *Без фабулы. Вблизи «Египетской марки» Мандельштама*, ж-л «Постскриптум», вып. 2(10), изд-во «Феникс», СПб, 1998
- Бахтин, М., *Проблемы поэтики Достоевского*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1972
- Безродный, М., *Пиши пропало*, изд-во «Чистый лист», СПб, 2003
- Бердяев, Н., (1), *Истоки русского коммунизма*, YMCA-Press, Париж, 1990
- Бердяев, Н., (2), *Человек и машина (Проблема социологии техники)*, ж-л «Путь», №38, май 1933
- Бердяев, Н., (3), *Судьба России: Опыты по психологии войны и национальности*, Москва, 1990
- Березин, В., *Железный путь русской литературы*, ж-л «Октябрь», №8, 2001
- Березин, В., *Образ паровоза*, ж-л «Октябрь», №10, 2001
- Благовещенский, Г., *Английские истоки «локомотива»*, ж-л «Локомотив», №4, 1997
- Боймерс, Б., *Путешествия под землю: метро на экране*, ж-л «Неприкосновенный запас», №3, 2002
- Бунатян, Г., *Город муз: Литературные памятные места города Пушкина*, „Лениздат“, СПб, 2001
- Вайль, П., Генис, А., *Уроки изящной словесности. Все – в саду. Чехов*, изд-во «Независимая газета», Москва, 1991
- Вайскопф, М., *Птица тройка и колесница души: Платон и Гоголь*, in *Гоголь: Исследования и материалы*, изд-во «Наука», Москва, 1995
- Вайскопф, М., *Сюжет Гоголя. Морфология, идеология, контекст*, РГГУ, Москва, 2002
- Вильчковский, С., *Царское Село*, „Т-во Р.Голике и А.Вильборг“, СПб, 1911
- Виноградов, В., *Из истории современной литературной лексики*, «Высшая школа», Москва, 1982
- Гаспаров, М., *Ещё раз о функции подтекста в поэтическом тексте («Концерт на вокзале»), Временной контрапункт как формообразующий принцип романа Пастернака «Доктор Живаго», «Из наблюдений над мотивной структурой романа М. А. Булгакова Мастер и Маргарита», Новый завет в произведениях М. Булгакова в М. Гаспаров, Литературные лейтмотивы*, Москва, 1994
- Геллер, М., *Андрей Платонов в поисках счастья*, YMCA-Press, Париж, 1982
- Гинзбург, Л., *Записные книжки. Воспоминания. Эссе*, изд-во "Искусство", СПб, 2002
- Горбатова, Т., *Трудничество и странничество как две формы праведной жизни в произведениях Некрасова*, <http://lit.1september.ru/articlef.php?ID=200204006>
- Горинов, М., *Политические деятели России 1917. Биографический словарь*, Москва, 1993
- Грачёва, Е., *«Воодушевление»: Неснятое кино Андрея Платонова*, ж-л «Сеанс», №25-26, Москва
- Грязнова, А., В.М.Одоевский. *Личность и творчество. (На примере анализа фантастической повести "4338-й год. Петербургские письма.")*, http://www.filfak.ru/science/science_work.php
- Гюнтер, Х., *Архетипы советской культуры*, в *Соцреалистический канон, «Академический проект»*, СПб, 2000
- Гюнтер, Х., *Котлован и Вавилонская башня*, в *“Страна философов” Андрея Платонова: проблемы творчества. Вып. 2. По материалам второй Международной научной конференции, посвященной 95-летию со дня рождения А. П. Платонова. 17-19 октября 1994 г.*, изд-во «Наследие», Москва, 1995

- Деготь, Е., *Просторные коды «русскости» в искусстве 19 века*, ж-л «Отечественные записки», №6, 2002
- Дёринг-Смирнова, И., Смирнов, И., *Исторический авангард с точки зрения эволюции художественных систем*, Russian Literature, V.VIII, №5, 1980
- Дёринг, И.Р., Смирнов, И., *Реализм: диахронический подход*, в Russian Literature, Vol. VIII, North-Holland Publishing Company, Amsterdam, 1980
- Добренко, Е., *Формовка советского писателя*, изд-во «Академический проект», СПб, 1999
- Дрисколл, Д., *Человек без интереса: Экономика дарения в романе Ф.М.Достоевского «Идиот»*, ж-л «НЛО», №58, 2002
- Дробжева, Г., *Консерватизм и антисциентизм: «черные пророчества» К.Н.Леонтьева о последствиях научно-технического прогресса*, <http://conservatism.narod.ru/juni/drobzh.doc>
- Желнина (Левченко), М., *Паровозы в прозе Андрея Платонова*, in *Studia Litteraria Polono-Slavica*, №3, Warszawa, 1999
- Желнина (Левченко), М., *Поэзия Пролеткульта, Идеология и риторика революционной эпохи*, Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата филологических наук, СПб, 2001
- Есаулов, И., *О пасхальности в поэтике Гоголя*, в *Вторые гоголевские чтения. Н.В.Гоголь и мировая культура*, Книжный дом Университет, Москва, 2003
- Жолковский, А., *Блуждающие сны: Из истории русского модернизма*, изд-во «Советский писатель», Москва, 1992.
- Жолковский, М., *Душа, даль и технология чуда (пять прочтений «Фро»)*, в А.Платонов. *Мир творчества*, изд-во «Советский писатель», Москва 1994
- Зализняк, А., *Широка страна моя родная...*, ж-л «Отечественные записки», №6, 2002
- Залыгин, С., *Предисловие к изданию: Ф.М. Решетников. Между людьми. Повести, рассказы и очерки*, изд-во "Современник", Москва, 1985
- Калинин, И., *История как искусство членораздельности (исторический опыт и металитературная практика русских формалистов)*, ж-л «НЛО», № 71, 2005
- Кантор, В., Киселёва, М., *Культурологический подход к исследованию искусства*, в *Эстетические исследования: Методы и критерии*, РАН Ин-т философии, Москва, 1996
- Кантор, В., *Лев Толстой: искушение неисторией*, ж-л «Вопросы литературы», №4, Москва, 2000
- Карасёв, Л., *Символы у Достоевского*, ж-л «Вопросы философии», №10, Москва, 1991
- Киселёва, Л., *«Греховным миром не разгадан...» (Современники о Николае Клюеве)*, ж-л «Наш современник», №8, 2005
- Кларк, К., *Сталинский миф о великой семье*, в *Соцреалистический канон*, изд-во «Академический проект», СПб, 2000
- Клинг, О., *Борис Пастернак и символизм*, ж-л «Вопросы литературы», №2, 2000
- Костов, Х., *Мифопоэтика Андрея Платонова в романе «Счастливая Москва»*, Slavica Helsingiensia, University Press, Helsinki, 2000
- Кошелев, В., *«Время колокольчиков»: литературная история символа*, <http://lit.1september.ru/articlef.php?ID200200605>
- Кружков, Г., *«Солнце-сердце»: Миф и сказка в «Реке Потудань»*, в *Ностальгия обелисков: Литературные мечтания*, ж-л «НЛО», Москва, 2001
- Куняев, С., *Крупнозернистая жизнь: особенности Советской цивилизации через судьбу и тв-во О. Мандельштама, Н. Заболоцкого, Д. Андреева*, «Наш современник», № 3, 2004
- Кушнер, А., *Анна Андреевна и Анна Аркадьевна*, ж-л «Новый мир», № 2, 2000
- Лангерак, Т., *Андрей Платонов: материалы для биографии*, Амстердам, 1995

- Лангерак, Т., *А. Платонов в 1926 году*, в *А.Платонов. Мир творчества*, изд-во «Советский писатель», Москва, 1994
- Левин, Ю., *От синтаксиса к смыслу и далее («Котлован». Платонова)* в *Левин, Ю., Избранные труды. Поэтика. Семантика*, Москва, 1998
- Левинг, Ю., *Вокзал-Гараж-Ангар (Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма)*, Изд-во Ивана Лимбаха, СПб, 2004
- Лейбов, Р., *Бессрочная ссылка*, 29 ноября 1999, <http://www.russ.ru/ssylka/99-11-29.htm>
- Леонидов, С., *А.С.Пушкин и железные дороги*, ж-л «Нева», №1, 1981
- Лотман, Ю., *Комментарий к «Евгению Онегину»*, изд-во «Искусство», СПб, 1996
- Лотман, Ю., *О понятии географического пространства в русских средневековых текстах*, «Труды по знаковым системам», вып. 2 (181), 1965
- Любушкина, М., *Бессмертие в «Бессмертии» или соцреализм в рассказе «Бессмертие»*, в *«Страна философов» А.Платонова. Проблемы творчества*, вып.3, ИМЛИ РАН, Москва, 2003
- Малыгина, Н., *“Котлован” А.Платонова и общественно-литературная ситуация на рубеже 20-30-х годов* в *Андрей Платонов. Исследования и материалы*. Под ред. Т.А.Никоновой, Воронеж, 1993
- Мережковский, Д., *Царство Антихриста*, изд-во Русского христианского гуманитарного института, СПб, 2002
- Минц, З., *Из поэтической мифологии «третьего тома»*, в *З.Г.Минц, Поэтика Александра Блока*, изд-во «Искусство-СПб», СПб, 1999
- Минц, З., *Лирика Александра Блока, Вып.4. 1910-ые годы*, Тарту, 1975
- Минц, З., *Строение «художественного мира» и семантика словесного образа в творчестве Ал.Блока 1910 гг.*, в *З.Г.Минц, Поэтика Александра Блока*, изд-во «Искусство», СПб, 1999
- Митрофанов, А., *Дедушка русских вокзалов*, <http://www.ps.1september.ru/2002/40/24.htm>
- Музалевский, М., *Цикл в «Мёртвых душах»: композиционный приём или объект изображения?*, <http://www.hclub.cluster.sgu.ru/literature/3.html>
- Набоков, В., *Лекции по русской литературе. Чехов, Достоевский, Гоголь, Горький, толстой, Тургенев*, изд-во «Независимая газета», Москва, 1999
- Отрошенко, В., *Писатель и пространство*, ж-л «Октябрь», №12, 2004
- Охтен, С., Гріднева, Л., *Пространство и время оригинальной повести XVII века (к проблеме пути и дома)*, http://www.univer.omsk.su/trudy/fil_ezhn2/soderganiye
- Паперно, И., *Suicide as a cultural institution in Dostoevsky's Russia*, Cornell University Press, Ithaca, 1997
- Паперный, В., *Культура-2*, ж-л «НЛО», Москва, 1996
- Петрушанская, Е., *Музыкальное «Представление» Бродского*, ж-л «Старое литературное обозрение», №2 (278), 2001
- Печерская, Т., *Разночинцы шестидесятых годов XIX века. Феномен самосознания в аспекте филологической герменевтики*, изд-во «Нонапрель», Новосибирск, 1999
- Поздняков, К., *Андрей Платонов на страницах романа Владимира Сорокина «Голубое сало»*, ж-л «Литературоведение», №1, 2003
- Позняк, Н., *Архетипи міста і лісу в міфопоетиці М.Клюєва та Б.-І. Антонича*, в *Ритуально-міфологічний підхід к інтерпретації тексту: Збірник наукових праць*, Київ, Інститут змісту і методів навчання, 1998
- Попофф, А., *О «толстовском аришине» в романе Пастернака «Доктор Живаго»*, ж-л «Вопросы литературы», март-апрель, 2001
- Притуленко, В., *Адресовано детям*, в *Кино: политика и люди. 30-е годы*, Москва, 1995
- Ревич, В., *Одоевский и его «4338» год*, ж-л «Знание», серия «Новое в жизни науке, технике. Серия литература», №6, Москва, 1979

- Ромодановская, Е., *Избранные труды. Сибирь и литература. XVII век*, «Наука», Новосибирск, 2002
- Рыклин, М., «Лучший в мире»: дискурс московского метро, в М.Рыклин, *Пространства ликования, тоталитаризм и различие*, изд-во «Логос», Москва, 1995
- Савинков, С., *Метафора «железной дороги» в рассказе А.Платонова «Государственный житель»*, в *Воронежский край и зарубежье: А.Платонов, И.Бунин, Е.Замятин, О. Мандельштам и другие в культуре XX века*, Воронеж, 1992
- Сандомирская, И., *Книга о Родине, Опыт анализа дискурсивных практик*, Wiener Slawistischer Almanach, Sonderband 50, Wien, 2001
- Сапогов, В., *Сюжетосложение в русской литературе*, гл. *Сюжет в лирическом цикле*, изд-во «Даугав-пвлс», СПб, 1980
- Сато, Ю., Сорокина, В., «Маленький мужик с взъерошенной бородой» (Об одном символическом образе в «Анне Карениной»), *Philologica* 5, 1998
- Сегал, Д., *Литература как охранная грамота*, *Slavica Higosolymitana*, № 5-6, 1981
- Топоров, В., *Пространство и время*, в *Текст: семантика и структура*, Москва, 1983
- Сердюченко, В., *Футурология Достоевского и Чернышевского*, ж-л «Вопросы литературы», Москва, №3, 2001
- Смольняков, К., *Пророчество конца мира, или «Откровение» по Достоевскому*, <http://www.russa.narod.ru/almanakh/dostoevsky/038.htm>
- Тименчик, Р., *О составе сборника И. Анненского "Кипарисовый ларец"*, ж-л «Вопросы литературы», №8, 1979
- Толстая-Сегал, Е., *Идеологические контексты Платонова*, в А.Платонов. *Мир творчества*, изд-во «Советский писатель», Москва, 1994
- Финкельштейн, К., *Первая в России железная дорога: Санкт-Петербург – Царское Село – Павловск*, http://www.rfinkelsteyn.narod.ru/Tsarskoye_Selo/Gorod
- Франк, С., *Ересь утопизма*, в С.Франк. *По ту сторону правого и левого*, Париж, 1972
- Фридлендер, Г., *Поэтический диалог Пушкина с П.А.Вяземским*, *Пушкин: Исследования и материалы*, т.11, изд-во «Наука», Ленинград, 1983
- Цивьян, Т., *К анализу «акмеистской» прозы: Мандельштам*, в *Осип Мандельштам. Поэтика и текстология. Материалы научной конференции*, Москва, 1991
- Чуковский, К., *Мастерство Некрасова*, изд-во «Художественная литература», Москва, 1971
- Швецова, Е., «Почтовой станции диктатор», ж-л «Аврора», №3, 1981
- Шершер, С., *Поэтика отчаяния*, в *Russian Literature*, Vol. XLV, North-Holland Publishing Company, Amsterdam, 1999
- Шиндин, С., *Акмеистический фрагмент художественного мира Мандельштама: метатекстуальный аспект*, in *Russian Literature*, Vol. XLII, №3, 1997
- Шубин, Л., *Поиски смысла отдельного и общественного существования*, Москва, 1987
- Эйхенбаум, Б., *Лев Толстой – 70ые годы*, изд-во «Художественная литература», Ленинград, 1974
- Эпштейн, М., *Ирония стиля: демоническое в образе России у Гоголя*, ж-л «НЛО», №19, 1996
- Эпштейн, М., *Система пейзажных образов в русской поэзии*, изд-во «Высшая школа», Москва, 1990
- Яблоков, Е., «На берегу неба» (Роман А.Платонова «Чевенгур»), изд-во «Петрополис», СПб, 2001
- Ямпольский, М., *Наблюдатель*, изд-во «Ад Маргинем», Москва, 2000
- Янг, С. *Евангельский текст в русской литературе XVIII – XX веков: цитата, реминисценция, мотив, сюжет, жанр: Сборник научных трудов*, Вып. 3, Петрозаводск, изд-во ПетрГУ, 2001